

Załącznik nr 2 do Umowy.

Zestawienie treści **pytań i odpowiedzi** dotyczące przedmiotu przetargu.

Pytania cz. 1. Opublikowane w dniu 30.03.2021	str 2
Pytania cz. 2. Opublikowane w dniu 06.04.2021	str 9
Pytania cz. 3. Opublikowane w dniu 09.04.2021	str 10
Pytania cz. 4. Opublikowane w dniu 12.04.2021	str 25
Pytania cz. 5. Opublikowane w dniu 14.04.2021	str 54
Pytania cz. 6. Opublikowane w dniu 15.04.2021	str 74
Pytania cz. 7. Opublikowane w dniu 16.04.2021	str 94
Pytania cz. 8. Opublikowane w dniu 16.04.2021	str 98
Pytania cz. 9. Opublikowane w dniu 16.04.2021	str 100
Pytania cz.10. Opublikowane w dniu 16.04.2021	str 101
Pytania cz. 11. Opublikowane w dniu 16.04.202	str 101
Pytania cz. 12. Opublikowane w dniu 21.04.2021	str 107
Pytania cz. 13. Zgłoszone po terminie, opublikowane dnia 27.04.2021	str 123
Pytania cz. 14. Zgłoszone po terminie, opublikowane dnia 27.04.2021	str 141



Pytania cz1. Opublikowane w dniu 30.03.2021

Nr	Referencja	Treść pytania i odpowiedzi
1.	Dokumentacja przetargowa - ogólnie	<p>Wykonawca chciałby na wstępie rundy zadawania pytań i odpowiedzi (Q&A) poinformować Zamawiającego, że ilekroć pojawia się pytanie dotyczące Umowy to dotyczy ona zarówno I jak i II wersji Konfiguracji, chyba że w danym pytaniu lub wniosku Wykonawca specjalnie zaznaczy w referencji, że dotyczy tylko jednej konkretnej Konfiguracji.</p> <p>Odpowiedź: Również odpowiedzi Zamawiającego, jeżeli nie będą dotyczyć konkretnej konfiguracji lokomotyw (Zadania pierwszego lub drugiego), odnosić się będą do lokomotyw w obu konfiguracjach, tak w zakresie uregulowanym w umowach dostawy, jak i w treści Specyfikacji.</p>
2.	SPP, IV. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że ramy czasowe dla odbioru technicznego wynoszą połowę jednego dnia roboczego.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wskazuje czasu trwania odbioru technicznego ani czasu trwania odbioru końcowego, a jedynie zakres czynności planowanych podczas każdego z tych odbiorów. Zamawiający w podpunkcie dotyczącym „Odbioru końcowego” wskazał szacunkowy przedział czasu w dniach roboczych pomiędzy godz. 9:00 a 16:00, w którym strony powinny przystąpić do odbioru, jeśli lokomotywa zostanie dostarczona po godzinie 16:00 dnia poprzedniego, nie później jednak niż przed godziną 16:00 dnia odbioru. Zamawiający dopuszcza scenariusz, w którym odbiory będą trwały więcej niż 1 dzień roboczy. Czas ten zależy między innymi od tego, kiedy Dostawca przekaze Odbiorcy dokumenty, który jest zobowiązany dostarczyć, czy przed przystąpieniem do odbioru (odpowiednio technicznego lub końcowego), czy dopiero w czasie dokonywania odbioru. Zwracamy też uwagę, że odbiór końcowy na wniosek Zamawiającego może zostać poprzedzony jazdą próbną w trybie opisanym w Specyfikacji.</p>
3.	SPP, CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, 1. UDZIELENIE ZAMÓWIENIA, 1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert punkty 11 i 12	<p>Wykonawca prosi o wyjaśnienie, czy w przypadku wymaganych referencji można podać również dostawy lokomotywy z systemem ETCS Baseline 2.3.0d. Powodem tej prośby o wyjaśnienie jest fakt, że dla nowych pojazdów dopiero od początku 2021 r. obowiązkowe dla celów uzyskania dopuszczenia jest posiadanie na pokładzie ETCS wg Baseline 3.4.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uzna za prawidłowe przedstawienie referencji dla lokomotyw posiadających na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.</p>



4.	Umowa, §6.6	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie, że wymóg dotyczący odbioru końcowego lokomotywy kompletnie wyposażonej oraz w pełni sprawnej technicznie nie dotyczy niezgodności, które nie stanowią przeszkody w użytkowaniu lokomotywy i których usunięcie będzie uzgodnione zgodnie z §12.4.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udziela odpowiedzi potwierdzającej, a w uzupełnieniu przywołuje zapisy Części IV, pkt 2 Specyfikacji dotyczące odbioru końcowego, zgodnie z którymi: Odbiorca nie może odmówić podpisania protokołu odbioru w przypadku stwierdzenia jedynie drobnych usterek, które nie pogarszają możliwości eksploatacji lokomotywy, a w protokole określony zostanie rozsądny czas i sposób ich usunięcia przez Dostawcę. Odbiorca nie może odmówić odbioru lokomotywy dopuszczonej do eksploatacji nieostatecznie lub terminowo, jeżeli Dostawca w protokole odbioru końcowego lub w załączonym dokumencie przedstawi działania jakie są wymagane do uzyskania kolejnych dopuszczeń i/lub uzyskania dopuszczenia ostatecznego i bezterminowego (...).</p>
5.	SPP, PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA	<p>Wykonawca wychodzi z założenia, że wjazdy na bocznicę mogą być możliwe tylko wtedy, gdy są one zelektryfikowane (w przypadku, gdy Wykonawca nie zaoferuje opcjonalnego modułu dojazdowego) oraz gdy na danych odcinkach dopuszczalny będzie nacisk osi lokomotywy lub gdy lokomotywa w celu wykonania jazd manewrowych albo czynności utrzymaniowych będzie holowana a nacisk osi lokomotywy pozwala na jazdę po danym odcinku. Prosimy uprzejmie o potwierdzenie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający poprzez „wjazd na bocznicę” ma na myśli zarówno wjazd na zelektryfikowane odcinki torów bocznicowych, jak również wjazd lokomotywy napędzanej opcjonalnym modułem spalinowym lub przy użyciu lokomotywy spalinowej na bocznicach nieelektryfikowanych. Każdorazowo będzie to miało miejsce z uwzględnieniem parametrów technicznych infrastruktury, po której ta jazda się odbywa.</p>
6.	Umowa, §2.1	<p>Wykonawca wychodzi z założenia, że w przypadku „jazd próbnych i testowych” chodzi o jazdy przeprowadzane w trakcie sprawdzenia poszczególnych lokomotyw przez producenta. Prosimy uprzejmie o potwierdzenie.</p> <p>Odpowiedź: W cenie lokomotywy opisanej w §2.1 mieszczą się koszty jazd próbnych i testowych prowadzonych przez Producenta, niezbędnych do prawidłowego zrealizowania zamówienia. Cena ta obejmuje także koszty jazd próbnych i testowych przeprowadzanych w ramach odbioru technicznego i odbioru końcowego. Wyjątek dotyczy kosztów jazdy próbnej w ramach odbioru końcowego, w przypadku dostawy lokomotywy w składzie pociągu. Wtedy odbiór na wniosek Zamawiającego będzie poprzedzony jazdą próbną do 150 km, zorganizowaną przez Zamawiającego i na koszt Zamawiającego (zgodnie z zapisem w Części IV, pkt 2 Specyfikacji dotyczącym miejsca dostawy lokomotyw/y.)</p>

7.	SPP, Część I, 1.1.. 11	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą o wykreślenie wskazania okresu gwarancji na wyprodukowane lokomotywy w ramach referencji. Takie dane w umowach z innymi klientami objęte są klauzulami o poufności i z tego względu nie mogą być zawarte w referencjach.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający modyfikuje wymagania Specyfikacji odnośnie minimalnych informacji zawartych w treści referencji, dodając następujące zdanie: „Brak informacji o długości okresu gwarancji nie będzie stanowił podstawy do nieuznania lub odrzucenia referencji”</p>
8.	SPP, Część II, 2.	<p>Wykonawca zwraca się do Zamawiającego z prośbą o udzielenie możliwości złożenia finalnej oferty w przetargu w formie elektronicznej, opatrzonej podpisem elektronicznym. W związku z trwającymi restrykcjami w Polsce i Europie spowodowanymi pandemią koronawirusa SARS-Covid-19 i ograniczeniami w transporcie, dla Wykonawcy ułatwieniem będzie możliwość podpisania oferty przy użyciu podpisów elektronicznych. Wykonawca prosi o pozytywne przychylenie się do wniosku.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przewidział taki tryb dla ofert „do aukcji” na stronie 22 SPP: (...) Wobec powyższego Odbiorca zakłada, że Oferenci zainteresowani udziałem w przetargu powinni przedstawić terminowo i rzetelnie komplet wymaganych, poprawnie wypełnionych i podpisanych dokumentów w oryginale lub w nieskompresowanej wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym wielkość danych przesyłana jednorazowo w emailu nie powinna przekraczać 20 MB. Jeżeli objętość skanów przekracza tę wartość to dokumenty winny zostać przesłane w kilku ponumerowanych emailach. Zaleca się przesłanie odrębną wiadomością spis zawartości poszczególnych emaili z dokumentami. (...)</p> <p>Jednakże w związku z wydłużającą się sytuacją epidemiologiczną, Zamawiający wyraża zgodę na to, aby również Oferta ostateczna, nazwana w części VI pkt 4 Specyfikacji „kompletna oferta w wersji papierowej” mogła zostać złożona w wersji elektronicznej przy użyciu podpisu kwalifikowanego, na zasadach przewidzianych dla ofert do aukcji.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do wezwania Oferenta/Dostawcy, aby ten w określonym terminie, nie krótszym jednak niż 14 dni od wezwania, złożył dokumenty (Oferty po aukcji) z podpisem w wersji tradycyjnej (odręcznej), albo po zawarciu umowy dostawy – potwierdził w ten sposób całą jej treść. Niewykonanie przez Oferenta/Dostawcę wynikającego z wezwania obowiązku, pozostaje bez wpływu na wiążący charakter jego Oferty albo zawartej z nim umowy dostawy.</p>

9.	SPP, Część II, 3., Sposób i termin wykonania dostawy	<p>Wykonawca prosi uprzejmie o potwierdzenie, że w przedstawionym harmonogramie zawarte są tylko działania, które należy rozumieć jako obowiązek współdziałania ze strony Zamawiającego w trakcie procesu produkcji i rejestracji, np. czynności przygotowawcze do złożenia wniosku o nadanie EVN. NIE SĄ TU WYMIENIONE obowiązki, które dysponent lub użytkownik muszą spełnić niezależnie od dostawy lokomotyw – np. uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa, a co do których Wykonawca nie posiada niezbędnej wiedzy.</p> <p>Odpowiedź: W zakresie przykładu przytoczonego przez Oferenta, Zamawiający informuje, iż udzieli pełnomocnictwa w trybie §15.4 umowy dostawy, w związku z czym wszelkie czynności związane z rejestracją lokomotyw i ich podzespołów zostaną przeprowadzone przez Dostawcę. Jeśli zaś chodzi o sam harmonogram, to powinien on wskazywać czynności, których realizacji Dostawca oczekuje od Zamawiającego, tak aby mógł prawidłowo wywiązać się z umowy.</p>
10.	SPP, Część VI, 5., 3.	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie, że w piśmie przewodnim podawana będzie niewiążąca cena orientacyjna wyposażenia dodatkowego. Oferta ostateczna może się zmieniać w zależności od chwili złożenia zamówienia, zakresu/iłoci oraz innych warunków podlegających uzgodnieniu.</p> <p>Odpowiedź: Wycena elementów wyposażenia dodatkowego podana przez Oferenta w piśmie przewodnim do Oferty, ma charakter orientacyjny i jest niewiążąca.</p>
11.	Umowa, §1.3	<p>Wykonawca prosi o doprecyzowanie, kiedy Zamawiający dokona wyboru odnośnie Opcji Technicznej 1 i/lub Opcji Technicznej 2. Poza tym Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że Zamawiający zastrzega sobie możliwość zamawiania dowolnej liczby lokomotyw według tej/tych opcji, w związku z czym lokomotywy mogą być na przykład częściowo lakierowane a częściowo oklejane.</p> <p>Odpowiedź: Wybór Opcji technicznej 1 lub/i 2 może zostać dokonany przez Odbiorcę najpóźniej w dniu zawarcia umowy dostawy, tj. w chwili podpisywania tej umowy przez Odbiorcę. Zamawiający potwierdza, że wybór Opcji technicznej 1 lub/i 2 dotyczy będzie tylko tych lokomotyw, które (wg kolejności dostawy) zostaną przez niego wskazane w §2.4. Może to zatem dotyczyć wszystkich lokomotyw, niektórych z nich albo żadnej.</p>
12.	Umowa, §5.4	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że w przypadku wymienionych czynności chodzi o typowe prawo do użytkowania materiałów a Zamawiający nie ma prawa żądać, aby przekazane mu dokumenty były przydatne do modyfikacji pojazdu. Wykonawca podkreśla, że dokumentacja nie jest do tego przystosowana, nie odbiera jednak Zamawiającemu prawa do jej wykorzystania do tych celów.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie oczekuje dokumentacji technicznej przygotowanej specjalnie na potrzeby ewentualnej modernizacji lub modyfikacji lokomotywy lub jej zespołów. Szczegółowość dokumentacji przekazywanej Odbiorcy powinna pozwalać na jej użycie zgodnie z obszarami wskazanymi w Specyfikacji.</p>



13.	Umowa, §5.5	<p>Wykonawca na etapie zadawania pytań chciałby zwrócić uwagę na to, że prace modernizacyjne nieuzgodnione z Wykonawcą będą realizowane na odpowiedzialność Zamawiającego, który poniesie wszelkie tego konsekwencje, na przykład utratę dopuszczenia. W przypadku modernizacji i modyfikacji Zamawiający winien jest postępować zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/545, artykuł 15. Do czasu przeniesienia prawa własności na Zamawiającego na lokomotywie nie mogą być dokonywane żadne zmiany bez ich zatwierdzenia przez Dostawcę.</p> <p>Odpowiedź: Powyższa uwaga znajduje potwierdzenie w postanowieniach §5.5 umowy dostawy oraz w Części IV pkt 1.6 Specyfikacji. Z całą też pewnością Odbiorca nie będzie dokonywał żadnych zmian w lokomotywie bez zatwierdzenia przez Dostawcę przed przejściem jej własności na Odbiorcę.</p>
14.	Umowa, §6.10	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że w przypadku przesunięcia terminu dostawy na żądanie Zamawiającego zgodnie z §6.10 o 5 dni roboczych ewentualne koszty związane z odstawieniem lokomotywy na terminalu Odbiorcy nie będą naliczone Dostawcy.</p> <p>Odpowiedź: W sytuacji, gdy lokomotywa zostanie wprowadzona (o ile Odbiorca wyrazi na to wcześniej zgodę) na teren terminala Odbiorcy na pięć dni przed terminem jej dostawy w miejscu dostawy (wydłużonym przez Odbiorcę na podstawie §6.10), wtedy Odbiorca nie będzie oczekiwał od Dostawcy zwrotu kosztów związanych z jej obecnością na terenie terminala.</p>
15.	Umowa, §6.9	<p>Wykonawca prosi o wykreślenie postanowienia w §6.9, ponieważ ten scenariusz powinien być uregulowany jednolicie w §6.11.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie podziela poglądu co do zbędności §6.9 w umowie dostawy. Hipotezy i dyspozycje postanowień §6.9 i §6.11 nie pokrywają się. W pierwszym postanowieniu przyznaje się Dostawcy prawo do przesunięcia terminu dostawy, a w drugim - możliwość dokonania przez Dostawcę jednostronnego odbioru technicznego lub końcowego.</p>
16.	Umowa, §6.11	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego postanowienia jak następuje: „W przypadku, gdy pomimo przestrzegania przez Dostawcę postanowień niniejszego paragrafu oraz odpowiednich zapisów Części IV Specyfikacji (Załącznik nr 1), upoważnieni przez Odbiorcę przedstawiciele nie zgłoszą udziału w odbiorze technicznym lokomotywy lub w jej odbiorze w miejscu dostawy i nie wezmą udziału w odbiorze z przyczyn leżących po stronie Odbiorcy, wtedy Dostawca o fakcie tym obowiązany jest powiadomić Odbiorcę, a po upływie dodatkowego terminu 5 dni będzie uprawniony do samodzielnego przeprowadzenia odpowiednio odbioru technicznego lub końcowego. Protokół sporządzony zgodnie z Załącznikiem nr 5 lub nr 5a i podpisany przez Dostawcę powinien być niezwłocznie przesłany Odbiorcy. W takim przypadku protokół odbioru technicznego lub końcowego podpisany tylko przez Dostawcę może stanowić podstawę do wystawienia odpowiedniej faktury pro forma zgodnie z §4.3-4 lub faktury sprzedażowej zgodnie z §4.7.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uwzględni zgłoszoną propozycję i w §6.11 we wskazanym w pytaniu miejscu dodaje: „... i nie wezmą udziału w odbiorze z przyczyn leżących po stronie Odbiorcy...”.</p>



17.	Umowa, §8.7	<p>Wykonawca prosi o zastąpienie pojęcia „obsługi codziennej” pojęciem „obsługi regularnej”.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zastąpienia słowa „codziennej” na „regularnej obciążającej Odbiorcę zgodnie z DSU”.</p>
18.	Umowa, §9.5a)	<p>Wykonawca zwraca się do Zamawiającego z uprzejmą prośbą o dostosowanie w projekcie umowy parametrów technicznych dla Konfiguracji I i Konfiguracji II odpowiednio do korytarzy wiodących przez wskazane kraje.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nadaje §9.1 pkt 1a umowy dostawy 4 lokomotyw (Konfiguracja I) brzmienie: a) aktywowania na wniosek Odbiorcy systemów wymaganych do eksploatacji na terenie kraju/-ów, na które lokomotywa posiada stosowne dopuszczenia, innych niż Polska, Niemcy, Austria, Czechy i Słowacja, Zamawiający nadaje §9.1 pkt 1a umowy dostawy 3 lokomotyw (Konfiguracja II) brzmienie: a) aktywowania na wniosek Odbiorcy systemów wymaganych do eksploatacji na terenie kraju/-ów, na które lokomotywa posiada stosowne dopuszczenia, innego niż Polska,</p>
19.	Umowa, §10.7	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że nie jest zadaniem Dostawcy koordynowanie napraw z pracownikami Odbiorcy w taki sposób, żeby mogli oni uczestniczyć w naprawie, zwłaszcza, że Dostawca zobowiązany jest w umowie do usuwania awarii w określonym przedziale czasu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga od Dostawcy inicjowania lub koordynowania obecności pracownika Odbiorcy przy wykonywaniu czynności serwisowych, a tym bardziej powstrzymywania się z dokonywaniem czynności do czasu przybycia pracownika Odbiorcy. Zamawiający oczekuje jedynie informacji o przewidywanym czasie czynności serwisowych oraz możliwości obecności w trakcie ich wykonywania pracownika Odbiorcy odpowiedzialnego za stan lokomotywy.</p>
20.	Umowa, §8.6	<p>Wykonawca prosi o uwzględnienie zasady proporcjonalności oraz standardów rynkowych i doprecyzowanie treści §6.8 jak następuje: „(...) Wadą może być niekompletność dokumentacji, jej nieczytelność, niewystarczająca szczegółowość niezbędna dla prawidłowego utrzymania i eksploatacji lokomotywy, a także błędy w treści i rysunkach, które utrudniają lub uniemożliwiają wykorzystanie dokumentacji zgodnie z celem dla którego została ona udostępniona Odbiorcy. (...)”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku Oferenta wykreślając słowo „niezbędne” oraz poprzedzając słowo „utrudniają” słowem „znacząco”. Zapis zdania drugiego w §8.6 przyjmuje brzmienie: „Wadą może być niekompletność dokumentacji, jej nieczytelność, niewystarczająca szczegółowość dla prawidłowego utrzymania i eksploatacji lokomotywy, a także błędy w treści i rysunkach, które znacząco utrudniają lub uniemożliwiają wykorzystanie dokumentacji zgodnie z celem dla którego została ona udostępniona Odbiorcy.”</p>



21.	Umowa, §10.2	<p>Wykonawca bardzo prosi o zmianę ostatniego zdania jak następuje: „Jednakże w przypadku dokonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy w warsztacie poniesie Odbiorca. Jeśli jednak należy dostarczyć lokomotywę w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje Dostawca.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zgadza się, aby pokrywać koszty transportu w ramach napraw gwarancyjnych. Zamawiający może zorganizować transport lokomotywy na terenie Polski, o ile lokomotywa nadaje się do przewozu. Koszty transportu zostaną w takim przypadku zrefakturowane na Dostawcę.</p>
22.	Umowa, §16.11	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, że umowa podpisana przez Odbiorcę w życie tylko po jej uprzednim podpisaniu przez Dostawcę.</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie ze zdaniem drugim §16.11: <i>Umowa wchodzi w życie z dniem doręczenia Dostawcy egzemplarza umowy podpisanego przez obie strony.</i> Nie ma zatem potrzeby doprecyzowania, że umowa nie wejdzie w życie bez podpisu Dostawcy. Nadto w związku z ofertowym trybem zawarcia umowy dostawy uregulowanym w Specyfikacji, Dostawca złoży swój podpis pod umową jako pierwszy.</p>
23.	Umowa, §1.7	<p>Wykonawca zwraca uwagę Zamawiającemu, że w zdaniu brak jednego słowa, dlatego proponujemy zmianę na: "o których <u>mowa</u> w Załączniku nr 3".</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje brakujące słowo, w związku z czym zdanie pierwsze w §1.7 otrzymuje brzmienie: Wszystkie ceny/stawki netto, o których mowa w Załączniku nr 3 mają charakter ryczałtowy.</p>
24.	Umowa, §6.10	<p>Wykonawca zakłada, że, jeśli termin ma zostać wydłużony, to zdanie pierwsze powinno brzmieć: "Odbiorcy przysługuje prawo do jednostronnego przesunięcia (wydłużenia) terminu dostawy jednej z lokomotyw o nie więcej niż 5 Dni roboczych <u>po</u> ustalonym już z Odbiorcą <u>terminie</u> jej dostawy do miejsca dostawy."</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zastępuje w zdaniu pierwszym §6.10 słowo „przed” słowem „po”.</p>
25.	Umowa, §7.5	<p>Wykonawca prosi Zamawiającego o zmianę drugiego zdania na: "Czas, w jakim Odbiorca będzie uprawniony do wykorzystania gwarancji na pokrycie swoich roszczeń wynikających z nienależytego wykonania umowy w tej części, nie może rozpocząć się później niż dzień, w którym gwarancja powinna być przedstawiona Dostawcy i obowiązywać przez cały okres wykonywania przez Dostawcę usług serwisowych, nie dłużej jednak niż do dnia przyjęcia przez <u>dostawcę</u> na przegląd rewizyjny P4 ostatniej z dostarczonych lokomotyw, tj. lokomotywy czwartej lub piątej, jeśli zostanie dostarczona w wykonaniu Opcji Dodatkowej," aby lepiej uściślić zadania Dostawcy i Odbiorcy w tym zakresie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w §7.5 zastępuje w zdaniu drugim powtórnie użyte słowo: „Odbiorcę” słowem „Dostawcę”.</p>



26.	Umowa. §12.17	<p>Wykonawca prosi Zamawiającego o dokonanie zmiany słowa w pierwszy zdaniu z "wykonania" na "niewykonania", w przeciwnym razie Wykonawca ponosiłby odpowiedzialność z tytułu roszczeń za poprawne wykonywanie umowy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zastępuje słowo „wykonania” na słowo „niewykonania”, w związku z czym pierwsze zdanie w §12.17 otrzymuje brzmienie: "Łączna odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu roszczeń wynikających z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, niezależnie od podstawy prawnej dochodzonego roszczenia, w tym z tytułu kar umownych, nie może przekroczyć 25% ceny netto określonej w §2.5."</p>
Pytania cz2. Opublikowane w dniu 06.04.2021		
9. p o p r a w i o n e	<p>pytanie nr 9 z dnia 25.03.2021 (oraz jego poprawka z dnia 30.03.2021) zastąpione pytaniem o zmienionej treści, jak obok</p> <p>SPP. Część II. 3., Sposób i termin wykonania dostawy</p>	<p>Wykonawca prosi uprzejmie o potwierdzenie, że w przedstawionym harmonogramie powinny być zawarte tylko działania, które należy rozumieć jako obowiązek współdziałania ze strony Zamawiającego w trakcie procesu produkcji i rejestracji, np. czynności przygotowawcze do złożenia wniosku o nadanie EVN.</p> <p>NIE SĄ TU WYMIENIONE obowiązki, które dysponent lub użytkownik muszą spełnić niezależnie od dostawy lokomotyw – np. wystawienie świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego, o którym mowa w art. 24 Ustawy o transporcie kolejowym, czy zmiany, co do których Wykonawca nie posiada niezbędnej wiedzy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił już następującej odpowiedzi na wcześniej postawione pytanie dotyczące tego tematu: <i>„W zakresie przykładu przytoczonego przez Oferenta, Zamawiający informuje, iż udzieli pełnomocnictwa w trybie §15.4 umowy dostawy, w związku z czym wszelkie czynności związane z rejestracją lokomotyw i ich podzespołów zostaną przeprowadzone przez Dostawcę. Jeśli zaś chodzi o sam harmonogram, to powinien on wskazywać czynności, których realizacji Dostawca oczekuje od Zamawiającego, tak aby mógł prawidłowo wywiązać się z umowy.”</i></p> <p>Doprecyzowując powyższą odpowiedź Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z przywołanym zapisem Specyfikacji, oczekuje, iż Dostawca w przygotowanym przez siebie harmonogramie wykaże wszelkie czynności, jakie winny zostać zrealizowane po stronie Zamawiającego (wymagane od przewoźnika lub dysponenta), które są niezbędne do prawidłowego wykonania dostawy lokomotyw przez Dostawcę. Po zapoznaniu się z takim harmonogramem Zamawiający będzie mógł przygotować się do wykonania swoich obowiązków, co powinno usprawnić proces realizacji umowy. Naturalnie w przypadku zmian w zakresie czynności wymaganych od Zamawiającego, Dostawca powinien dokonać aktualizacji harmonogramu, tak aby Zamawiający wiedział, jakich czynności i w jakim terminie oczekuje od niego Dostawca.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający potwierdza, iż wystawienie świadectwa sprawności dla lokomotywy po jej odbiorze nastąpi przez przewoźnika kolejowego, ale jest to już czynność, która nastąpi po wywiązaniu się z umowy przez Dostawcę, i tym samym nie mam potrzeby jej ujmowania w powyższym harmonogramie.</p>



Zamawiający informuje, iż zarówno wersja ujednoczona Specyfikacji oraz wzorów umowy dostawy jak również załącznik nr 2 do umowy (zestawienie pytań i odpowiedzi) zostaną przygotowane i udostępnione Oferentom najpóźniej po zakończeniu rundy pytań i odpowiedzi.

Pytania cz. 3. Opublikowane w dniu 09.04.2021

Nr	Referencja	Treść pytania i odpowiedzi
1	SPP część I, rozdział 1, pkt. 11 Referencje	<p>Zwracamy się z prośbą o korektę wymagań dotyczących wymaganych referencji w przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego:</p> <p><i>Wnosimy o dopuszczenie możliwości przedstawienia referencji <u>od jednego odbiorcy</u> lokomotyw elektrycznych, na rzecz którego Oferent zrealizował dostawę co najmniej 3 sztuk lokomotyw czteroosiowych w trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 Specyfikacji, jeśli dostawa ta była realizowana na podstawie co najmniej dwóch zamówień.</i></p> <p>lub alternatywnie,</p> <p><i>Wnosimy o rozszerzenie okresu referencyjnego, w ciągu którego powinny być wyprodukowane i dostarczone przez Oferenta lokomotywy, do <u>60 miesięcy</u> licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu</i></p> <p>Proponowane zmiany pozwolą Zamawiającemu na rozszerzenie konkurencji w przedmiotowym przetargu bez żadnego uszczerbku dla możliwości skutecznej weryfikacji wiedzy i doświadczenia. Jednocześnie zwracamy się z prośbą aby informacje, które nie zostały zawarte na referencjach (np. okres gwarancji) mogły być przedstawione jako informacja uzupełniająca w piśmie przewodnim (podobnie jak ma to miejsce dla danych kontaktowych podmiotu wystawiającego referencje), które to dane Zamawiający będzie mógł zweryfikować u referentów.</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający wydłuża czas okresu referencyjnego do 60 miesięcy. W odpowiedzi na prośbę o możliwość zawarcia informacji, które nie zostały zawarte w referencjach p., Zamawiający informuje, że jeżeli Oferent chciałby wskazać okres gwarancji jakim były objęte lokomotywy, których dotyczą przedłożone w toku postępowania referencje, to może tego dokonać w trybie informacji uzupełniającej w piśmie przewodnim. Jednakże brak informacji o długości okresu gwarancji lub brak potwierdzenia, że lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada zabudowany ETCS, nie będzie stanowił podstawy do nieuznania i/lub odrzucenia referencji.</p> <p>W związku z powyższym Zamawiający ustala następującą treść Części I pkt 1.1. ppkt 11 Specyfikacji:</p> <p>„11. Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych.</p> <p>W przypadku składania oferty na realizację Zadania pierwszego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 6 referencji, zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej, udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, na rzecz których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej 4 sztuk. Spośród tych 4 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest jednocześnie do</p>

eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec. Pozostałe referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej w trzech krajach, z których jednym jest Polska. Dostawca winien także przedstawić informację czy dana lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym. **W przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego** Oferent przedstawi **minimum 2**, nie więcej jednak niż 5 referencji **udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent**. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w **okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu** wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej **3 sztuk**. Spośród tych 3 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski. Dostawca winien także przedstawić informację czy dana lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym. Referencje złożone **dla każdego z zadań** powinny zawierać jako minimum następujące informacje: kraj dostawy, ilość oraz typ dostarczonych lokomotyw, wszystkie kraje, dla których poszczególne pojazdy posiadały dopuszczenie do eksploatacji, termin/okres realizacji dostawy, pozytywną opinię klienta dotyczącą wywiązania się Oferenta z warunków zawartej umowy, wskazanie okresu gwarancji, jaką zostały objęte wyprodukowane lokomotywy. Brak informacji o długości okresu gwarancji lub brak potwierdzenia, że lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada zabudowany ETCS nie będzie stanowił podstawy do nieuznania i/lub odrzucenia referencji.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji przedłożonych referencji, dlatego wymaga, aby referencje zawierały dane kontaktowe osoby (nr telefonu i adres mailowy), która udzieli informacji w przypadku pytań Zamawiającego dotyczących przebiegu współpracy pomiędzy Oferentem a podmiotem, który udzielił referencji.

Jeśli przedstawione referencje nie obejmują takich danych, wówczas należy je przedstawić jako informację uzupełniającą w piśmie przewodnim (wskazanym wyżej w pkt 1).

W przypadku, gdy Oferent jest członkiem grupy kapitałowej, w skład której wchodzi podmiot będący producentem lokomotyw, dopuszczalne jest przedstawienie referencji wystawionych na producenta, które zostaną Oferentowi udostępnione przez producenta lokomotyw, o ile fakt udostępnienia zostanie potwierdzony pisemnie przez producenta, zaś fakt istnienia powiązań kapitałowych zostanie wykazany przez Oferenta odpowiednimi dokumentami rejestrowymi oraz oświadczeniami."

2 SPP – Opcja dodatkowa

Zwracamy się z prośbą o skrócenie decyzji co do złożenia opcji dodatkowej dostawy lokomotywy do 12 miesięcy od zawarcia umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymaganie dla czasu, w którym ma możliwość skorzystania z opcji dodatkowej na dostawę lokomotyw.



- 3 SPP – Zabezpieczenie należytego wykonanie umowy
- Zamawiający wymaga wniesienia zabezpieczenie należytego wykonania w terminie 4 tygodni od podpisania Umowy. Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do żądania promesy w zakresie zabezpieczenia jeszcze przed podpisaniem Umowy. Promesa nie jest standardowym produktem na rynku ubezpieczeniowym i nie wchodzi w zakres umów o Limit na wystawianie gwarancji kontraktowych zawartych przez Oferenta. W związku z powyższym jej uzyskanie może być utrudnione. Prosimy w związku z powyższym o doprecyzowanie okoliczności, w jakich Zamawiający będzie żądać dostarczenia promesy. Rozumiemy ponadto, że zamiast promesy Oferent może na dzień podpisania Umowy dostarczyć docelowe zabezpieczenie w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.
- Odpowiedź:
Zamawiający potwierdza, że zamiast promesy Oferent może przedstawić przed podpisaniem umowy docelowe zabezpieczenie jej wykonania w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej. Forma promesy została przewidziana na wypadek, gdyby wystawca gwarancji uzależniał jej wystawienie od przedłożenia przez Dostawcę zawartej już umowy dostawy lokomotyw. Stąd w przypadku dostarczenia gwarancji, o której mowa w § 7 ust. 3 umowy przed jej zawarciem, promesa nie będzie wymagana. W takim bowiem przypadku odpadł cel promesy gwarancji, jakim jest udokumentowanie, że Dostawca uzyska gwarancję w wymaganym zakresie i terminie. Zamawiający nie może natomiast doprecyzować okoliczności, w jakich będzie żądać dostarczenia promesy gwarancji. Oferent powinien przyjąć założenie, że przed zawarciem umowy dostawy zostanie wezwany do przedstawienia promesy gwarancji należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw. Jeżeli z przyczyn niezależnych od Oferenta przedstawienie takiej gwarancji w wyznaczonym terminie okaże się niemożliwe, wtedy Zamawiający będzie mógł odstąpić od żądania od Oferenta przedstawienia promesy gwarancji.
- 4 SPP, część I, rozdział 1, punkt 13
- Wnioskujemy o wydłużenie czasu na usprawnienie lokomotywy do 72 godzin od momentu zgłoszenia na hot line.
- Odpowiedź:
Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie czasu na usprawnienie lokomotywy.
- 5 SPP, część I, rozdział 1, punkt 22
- Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku złożenia dokumentu wadium w formie elektronicznej, podpisanego bezpiecznym podpisem kwalifikowanym przez Ubezpieczyciela, Zamawiający nie będzie żądał od Oferenta przedłożenia wadium w formie papierowej. Wystarczającym będzie przesłanie tego dokumentu łącznie z pozostałymi dokumentami lub osobno pocztą e-mail na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu najpóźniej dwa dni robocze przed terminem aukcji elektronicznej.
- Odpowiedź Zamawiającego:
Zamawiający wyraża zgodę na złożenie wadium w formie gwarancji wadialnej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym osoba składająca podpis kwalifikowany musi udokumentować swoją zdolność do reprezentowania Gwaranta w zakresie w jakim działa (zgodnie z treścią KRS lub przedstawić pełnomocnictwo/a podpisane podpisem kwalifikowanym złożonym przez osoby wpisane do KRS .



- 6 SPP, część I, rozdział 1, punkt 1.1 Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku złożenia innych dokumentów formalnych w formie elektronicznej, podpisanych bezpiecznym podpisem kwalifikowanym np.: Urząd Skarbowy lub pełnomocnictwo. Zamawiający nie będzie żądał od Oferenta przedłożenia takich dokumentów w formie papierowej. Rozumiemy, że w przeciwnym przypadku należy wydrukować dokumenty podpisane podpisem elektronicznym i opatrzyć je dodatkowo tradycyjnym (odręcznym) podpisem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z warunkami określonymi w Specyfikacji, Część I pkt 2 *Wymagania Formalne*: „Wszystkie pełnomocnictwa, o których mowa w Specyfikacji należy złożyć w oryginale lub w kopii notarialnie poświadczonej. Pozostałe dokumenty powinny być składane w oryginale lub w kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem przez Oferenta (uczestnika Konsorcjum lub reprezentującego go pełnomocnika.”

Z kolei zgodnie z zapisami zawartymi w Specyfikacji Części I pkt 3 *Procedura i kryteria wyboru ofert*: „(...) Odbiorca zakłada, że Oferenci zainteresowani udziałem w przetargu powinni przedstawić terminowo i rzetelnie komplet wymaganych, poprawnie wypełnionych i podpisanych dokumentów w oryginale lub w nieskompresowanej wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym wielkość danych przesyłana jednorazowo w emailu nie powinna przekraczać 20 MB. Jeżeli objętość skanów przekracza tę wartość to dokumenty winny zostać przesłane w kilku ponumerowanych emailach. Zaleca się przesłanie odrębną wiadomością spis zawartości poszczególnych emaili z dokumentami. (...)”.

W związku z tym Zamawiający dopuszcza, aby wszystkie powyższe dokumenty, także pełnomocnictwa, zostały przesłane w wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym.

- 7 SPP, część I, rozdział 2 Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez wiarygodne i poprawne tłumaczenie dokumentów obcojęzycznych na język polski. Czy wystarczy tłumaczenie zwykłe dokumentów potwierdzone przez przedstawiciela oferenta czy wymagane jest tłumaczenie przysięgłe tych dokumentów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga tłumaczenia przysięgłego. Tłumaczenie tekstu winno być przeprowadzone w sposób poprawny a Oferent odpowiada za jego wiarygodność.

- 8 SPP, część I, rozdział 3 pkt 3.2 oraz odpowiedź z dnia 25.03.2021 Prosimy o potwierdzenie, że wersję papierową oferty należy złożyć tylko i wyłącznie na wezwanie Zamawiającego w terminie nie krótszym niż 14 dni od daty otrzymania wezwania.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnił niniejszą kwestie udzielając w dniu 30.03.2021 następującej odpowiedzi na pytanie nr 8 zadane przez jednego z oferentów:

„Jednakże w związku z wydłużającą się sytuacją epidemiologiczną, Zamawiający wyraża zgodę na to, aby również Oferta ostateczna, nazwana w Części VI pkt 4 Specyfikacji „kompletna oferta w wersji papierowej” mogła zostać złożona w wersji elektronicznej przy użyciu podpisu kwalifikowanego, na zasadach przewidzianych dla ofert do aukcji.

Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do wezwania Oferenta/Dostawcy, aby ten w określonym terminie, nie krótszym jednak niż 14 dni od wezwania, złożył dokumenty (Oferty po aukcji z

podpisem w wersji tradycyjnej (odręcznej), albo po zawarciu umowy dostawy – potwierdził w ten sposób całą jej treść. Niewykonanie przez Oferenta/Dostawcę wynikającego z wezwania obowiązku, pozostaje bez wpływu na wiążący charakter jego Oferty albo zawartej z nim umowy dostawy."

Powyższa wyjaśnienie, pozostaje bez wpływu na wymagania zawarte w Specyfikacji, Część VI pkt 4, zgodnie z którym:

"Wszystkie podmioty uczestniczące w aukcji zobowiązane są w terminie

10 Dni roboczych od zakończenia aukcji, (tj. do dnia 19.05.2021 do godz. 15:00) dostarczyć, kompletną Ofertę na wykonanie Zadania pierwszego i/ albo Zadania drugiego, w wersji papierowej lub w wersji elektronicznej z podpisem kwalifikowanym odpowiednio do swojego uczestnictwa w przetargu (...)"

9 SPP, część I, rozdział 3

Prosimy o wyjaśnienie czy ofertę w wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym można złożyć za pośrednictwem platformy zakupowej Zamawiającego czy tylko i wyłącznie pocztą e-mail na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu

Odpowiedź:

Zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji, Część VI pkt 1 ppkt 2 Warunkiem udziału Oferenta w aukcji na dane Zadanie jest między innymi:

„(...) dostarczenie w terminie do 23.04.2021 roku do godz. 15.00 na adres: PCC INTERMODAL S.A., ul. Małachowskiego 1a, 41–200 Sosnowiec dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji.

Wszystkie dokumenty należy przekazać w formie wymaganej przez Zamawiającego zgodnie z opisem zawartym w Części I Specyfikacji. W celu usprawnienia procesu weryfikacji dokumentów Zamawiający zachęca Oferenta do przesłania dokumentów w wersji elektronicznej w formie pliku „pdf” z podpisem kwalifikowanym zgodnie z instrukcją zawartą w Części I Specyfikacji na adres:

przetargi.realizacja@pcc.eu

Decyduje data i godzina wpływu maila na adres Zamawiającego."

Oznacza to, że dokumenty powinny zostać przesłane na tak wskazany adres pocztowy lub adres e-mailowy. Zamawiający nie przewiduje trybu przesłania dokumentów w inny sposób.

10 SPP, część I, rozdział 3

Prosimy o dopuszczenie wniesienia wadium w gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej w formie elektronicznej tj. podpisanej przez gwaranta kwalifikowanymi podpisami elektronicznymi. Znacząco uprości to proces pozyskania gwarancji oraz jej przekazania Zamawiającemu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na złożenie wadium w formie gwarancji wadialnej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym osoba składająca podpis kwalifikowany musi udokumentować swoją zdolność do reprezentowania gwaranta w zakresie w jakim działa (zgodnie z treścią KRS lub pełnomocnictwa podpisanego podpisem kwalifikowanym złożonym przez osoby wpisane do KRS).

11 SPP, część III, rozdział 2, pkt 12 h oraz Umowa, § 8.2, punkt 3

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymogu trwałości łożysk i dostosowanie przebiegu do trwałości kół minimum 600 tys. km. Ze względu na proces technologiczny i optymalizację wskaźników przyjmujemy zasadę zgodnie z którą po zakończeniu się eksploatacyjnej przydatności kół wymieniamy łącznie koła i łożyska. Alternatywnie prosimy o uznanie, że wymóg przebiegu 1,2 mln km zostanie spełniony, jeśli wymienimy w międzyczasie łożyska podczas wymiany kół.

- Odpowiedź:
Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące trwałości zawarte w Specyfikacji.
- 12 SPP, część V, rozdział 2
Wnoskujemy o wyłączenie z liczenia wskaźnika gotowości czasu pozostawiania lokomotywy na przeglądzie P3. Przegląd P3 ze względu na swoją złożoność, ilość czynności do wykonania zajmuje więcej czasu i w roku w którym będzie wykonywany Dostawca nie ma realnych możliwości aby wykonać go w takim czasie, który pozwoliłby na utrzymanie wskaźnika na poziomie 95%.
- Odpowiedź:
Zamawiający oczekuje wysokiej dostępności dla zaoferowanych pojazdów a co za tym idzie takich rozwiązań eksploatacyjnych, które nie powodują konieczności wyłączenia lokomotyw w czasie przeglądów na bardzo długi okres Tym samym Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące zasad uwzględniania czasu na przegląd P3 podobnie jak i pozostałych wskazanych przeglądów w czasie niedostępności lokomotyw a także wymagania w zakresie poziomu dostępności lokomotyw zawarte w Specyfikacji.
- 13 SPP, część V, rozdział 2, serwis dodatkowy, punkt F
Na podstawie dostępności rynkowej wnoskujemy o uzgodnienie terminu dostawy dla silnika trakcyjnego, wózka, kompletnych zestawów kołowych oraz kół monoblokowych na nie dłużej niż 270 dni
- Odpowiedź:
Zamawiający oczekuje takiego zarządzania stanami magazynowymi i koordynacji zaopatrzenia przez Dostawcę, aby ten był w stanie wywiązać się z dostawy części do lokomotywy w czasie nie dłuższym niż określony w Specyfikacji.
- 14 Zadanie drugie, Umowa § 2.8
Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie co oznacza, że cena „nie powinna przekraczać ceny katalogowej”?
- Odpowiedź:
Zamawiający informuje, że przez cenę katalogową rozumie cenę z cennika Dostawcy, po jakiej dana część jest sprzedawana aktualnie innym klientom, a gdy dana część nie jest objęta katalogiem Dostawcy – cenę z katalogu producentów/sprzedawców, u których Dostawca zaopatruje się w takie części.
- 15 Zadanie drugie, Umowa § 9.7
Z uwagi na zakres prac koniecznych do wykonania przeglądu P3 wnoskujemy o wydłużenie czasu trwania przeglądu P3 do 30 dni
- Odpowiedź:
Zamawiający oczekuje wysokiej dostępności dla zaoferowanych pojazdów a co za tym idzie takich rozwiązań techniczno-eksploatacyjnych w lokomotywach oraz zasad utrzymania, które nie powodują konieczności wyłączenia lokomotyw w czasie przeglądów na kilka tygodni. Tym samym zamawiający podtrzymuje wymagania zawarte w umowie dotyczące maksymalnego czasu na przegląd P3 oraz pozostałych wskazanych przeglądów, a także wymagania w zakresie poziomu dostępności lokomotyw zawarte w Specyfikacji.
- 16 Zadanie drugie, Umowa § 9.11 punkt b
Wnoskujemy o wydłużeniu czasu zakończenia naprawy lokomotywy do 72h
- Odpowiedź:
Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie wnioskowanej zmiany i wydłużenie czasu zakończenia naprawy lokomotywy ponad odpowiednio 48 godzin i 5 Dni roboczych.
- 17 Zadanie drugie, Umowa § 12.5 i 12.6
W odczuciu Oferenta występuje podwójne karanie za to samo przewinienie – brak dostępności lokomotyw i kara za nieosiągnięcie wskaźnika oraz rekompensata za wynajem lokomotywy zastępczej. W związku z powyższym wnoskujemy o usunięcie jednej z powyższych kar.



Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę, iż kara umowna przewidziana w §12.6 jest zastrzeżona na rzecz Dostawcy, w związku z czym nie może jej dotyczyć zarzut podwójnego karania Dostawcy. Jeśli zaś chodzi o możliwość kumulacji kary umownej przewidzianej w §12.5 oraz zryczałtowanych rekompensat za brak lokomotywy zastępczej (§9.8-9 i §9.13), to została ona wykluczona w następującym zapisie Specyfikacji, Część V pkt 2:

"Jeśli Dostawca zapewni lokomotywę zastępczą, wówczas czasu, w którym brak było możliwości użytkowania lokomotywy Odbiorcy objętej utrzymaniem (prewencyjnym i korekcyjnym), nie uwzględnia się jako godzin niedostępności lokomotywy (N), przy obliczaniu wskaźnika gotowości (G). Jeśli Dostawca nie zapewni lokomotywy zastępczej lub zapewni ją z opóźnieniem, to fakt ten będzie stanowić podstawę nie tylko do naliczenia zryczałtowanej rekompensaty za każdą pełną godzinę braku możliwości korzystania z lokomotywy zastępczej zamiast własnej, ale także będzie mieć wpływ na poziom wskaźnika gotowości (G), i wysokość wynikającej z tego tytułu kary umownej. Dlatego kwota kary umownej z tytułu przekroczenia wskaźnika G podlegać będzie pomniejszeniu o kwoty zryczałtowanych rekompensat, jeśli rekompensaty te zostały naliczone za godziny przypadające w tym samym okresie, w którym doszło do przekroczenia wskaźnika G."

Zamawiający niniejszym uzupełnia o analogiczne zapisy §12.5 umowy dostawy, nadając mu następującą treść:

„12.5. Odbiorca może żądać od Dostawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1300 EUR za każde 0,001 obniżenia poziomu **wskaźnika gotowości „G”** dla floty lokomotyw dostarczonych w ramach niniejszej umowy (§9.5 w stosunku do poziomu 0,95, z tym że:

a) tak obliczoną kwotę kary pomniejsza się o sumę kwot zryczałtowanych rekompensat należnych Odbiorcy za czas nieudostępnienia lokomotywy zastępczej zgodnie z §9.8-9 i §9.13 – w przypadku gdy czas za który naliczono rekompensaty przypada w okresie, dla którego wskaźnik gotowości (G) obliczony został poniżej 0,95;

b) przy obliczaniu wskaźnika gotowości (G) na potrzeby naliczenia kary umownej, należy czas, w którym brak było możliwości użytkowania lokomotywy Odbiorcy objętej utrzymaniem (prewencyjnym i korekcyjnym), tj. godzin niedostępności lokomotywy (N), pomniejszyć o czas, w którym Odbiorca miał zapewnioną możliwość korzystania z lokomotywy zastępczej.

Łączna suma kar umownych naliczonych na podstawie niniejszego ustępu nie może przekroczyć 10% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu Css_{II}, ustalonej zgodnie z §12.2."

- 18 Zadanie drugie,
Umowa § 4.1

Wnioskujemy o zamianę zwrotu „w prawidłowo wystawionej fakturze VAT” na „faktury wystawionej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz postanowieniami niniejszej Umowy”.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględni zgłoszony wniosek i nadaje §4.1 umowy brzmienie:

„4.1. Strony umowy ustalają, że wszystkie świadczenia pieniężne przewidziane umową, płatne będą w **walucie EUR**. Ceny (wynagrodzenia netto zostaną powiększona o aktualnie obowiązujący **podatek od towarów i usług VAT** określony w fakturze wystawionej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz postanowieniami niniejszej umowy."

- 19 Zadanie drugie,
Umowa § 4.2

Ponieważ przed uzyskaniem gwarancji zwrotu zaliczki Dostawca musi spełnić szereg wymagań Instytucji finansowych prosimy o nie

ograniczanie do 5 tygodni prawa do otrzymania zaliczki. Wnosimy o wykreślenie fragmentu zapisu: „w terminie 5 (pięciu) tygodni od dnia zawarcia Umowy, nie wcześniej jednak niż”.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że terminy 5 tygodni i 5 Dni roboczych określone kolejno w §4.2 i §4.3 wskazują jedynie na najwcześniejszy możliwy początkowy termin wymagalności zaliczki i nie ograniczają Odbiorcy w możliwości żądania wypłaty zaliczki, jeżeli po ich upływie Dostawca dopełni czynności wymaganych dla jej wypłaty.

20 Zadanie drugie,
Umowa § 4.4

Prosimy aby zgodnie z praktyką rynkową gwarancje zwrotu zaliczek były redukowalne proporcjonalnie do zrealizowanej sprzedaży. W związku z tym prosimy o dodanie zapisu:

Gwarancja zwrotu zaliczki redukuje się proporcjonalnie po sprzedaży każdej lokomotywy na podstawie protokołu odbioru końcowego podpisanego przez strony.

Odpowiedź:

Dostawca ustalając z gwarantem treść gwarancji określi także termin jej wygaśnięcia. W związku z powyższym oraz w związku z tym, że każda z zaliczek będzie wypłacana na poczet konkretnej lokomotywy, to sugerowany w pytaniu zapis o proporcjonalnej redukcji gwarancji zwrotu zaliczki, mógłby okazać się mylący przy ustalaniu treści gwarancji. Uzgadniając w tym zakresie z Zamawiającym treść gwarancji Dostawca powinien uwzględnić to, aby gwarancja nie wygasła wcześniej niż roszczenie Zamawiającego o zwrot gwarancji. Zamawiający oczekuje pełnego zabezpieczenia każdej z wypłaconych zaliczek jedynie na okres do chwili możliwości zarachowania jej na poczet ceny lokomotywy, której zaliczka dotyczy, tj. do czasu odebrania tej lokomotywy na podstawie protokołu odbioru końcowego

21 Zadanie drugie,
Umowa § 4.10

Prosimy o zmianę zapisu na:

Płatności z tytułu zaliczek oraz pozostałej części ceny za lokomotywę realizowane będą przez Odbiorcę przelewem na rachunek wskazany w fakturze.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższą zmianę. Dodaje natomiast w na końcu §4.10 umowy następujące dwa zdania: „Dostawca może dokonać zmiany wskazanego wyżej rachunku zawiadamiając o tym Odbiorcę pisemnie na adres siedziby firmy PCC Intermodal S.A. w Gdyni, przy jednoczesnym przesłaniu zawiadomienia wraz ze skanem pisma w formie pliku PDF na e-mail: dariusz.jablonski@pcc.eu oraz biuro.sosnowiec@pcc.eu Pismo powinno być podpisane przez osoby uprawnione do składania oświadczeń woli w imieniu Dostawcy.”

Tak ukształtowane warunki płatności znacznych sum podnoszą bezpieczeństwo obrotu. Jednocześnie Dostawca w drodze pisemnej będzie miał możliwość dokonania zmiany numeru rachunku bankowego dla celów rozliczeń.

22 Zadanie drugie,
Umowa § 4.12

Zwracamy się z zapytaniem, czy faktury o których mowa w niniejszym ustępie mają być przesyłane pocztą na adres o którym mowa w art. 4.9., a na adres o którym mowa w art. 4.12. ma być przesyłany wyłącznie skan faktury?

Jeżeli natomiast faktura ma być przesyłana w formie elektronicznej, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zawrze porozumienia ws przesyłania faktur drogą elektroniczną.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że §4.9. dotyczy fakturowania dostawy lokomotyw, a w związku z jego treścią faktury **pro forma oraz osobne faktury VAT zaliczkowe i sprzedażowe należy przesłać**



- w oryginale pocztą na wskazany na wstępie umowy adres siedziby firmy PCC Intermodal S.A. w Gdyni, przy jednoczesnym przesłaniu skanu faktury w formie pliku PDF na e-mail: dariusz.jablonski@pcc.eu; biuro.sosnowiec@pcc.eu.** Zamawiający wyjaśnia, że §4.12 dotyczy fakturowania związanego z usługami utrzymania lokomotyw. Zgodnie z trybem wskazanym w tym paragrafie faktury powinny być przesyłane w wersji elektronicznej na e-mail: faktury.sosnowiec@pcc.eu; dpk.utrzymanie@pcc.eu
- Zamawiający potwierdza, że zawrze z Dostawcą w uzgodnionej formie porozumienie regulujące zasady przesyłania faktur drogą elektroniczną.
- 23** Zadanie drugie, Umowa § 4.13
- Ponieważ pozyskanie zabezpieczeń w formie gwarancji wymaga ustanowienia zabezpieczeń na rzecz instytucji finansowej prosimy o dodanie zapisu:
- Zamawiający wyraża zgodę na dokonanie przez dostawcę przelewu wierzytelności wynikających z niniejszej umowy na instytucje finansowa finansującą realizację umowy. W taki przypadku nie ma obowiązku umieszczania na fakturze zapisu dotyczącego zakazu dokonywania przelewu wierzytelności.
- Odpowiedź:
Zamawiający nie wyraża zgody na powyższą zmianę, wskazując jednocześnie, iż tryb uzyskania zgody na przeniesienie wierzytelności podlega szczegółowym uregulowaniom w §16.1 umowy, zgodnie z którym m.in. żadna ze stron nie powinna odmówić bezpodstawnie zgody na dokonanie cesji lub ustanowienie obciążenia, jeżeli cesja lub obciążenie mają być dokonane na rzecz banku lub innego podmiotu finansowego.
- 24** Zadanie drugie, Umowa § 7.5
- Jaki jest najdłuższy możliwy termin ważności zabezpieczenia? Ubezpieczyciele mają ograniczenia w tym zakresie w związku z Umowami reasekuracyjnymi.
- Odpowiedź:
Zamawiający zwraca uwagę, iż odpowiedź na zadane pytanie zawarta jest w treści §7.7 umowy. Przewidziana w tym postanowieniu gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa powinna obowiązywać przez cały okres wykonywania przez Dostawcę usług serwisowych, nie dłużej jednak niż do dnia przyjęcia przez Dostawcę na przegląd rewizyjny P4 ostatniej z dostarczonych lokomotyw. Z uwagi jednak długość tego okresu Dostawca może przedstawiać gwarancje roczne, które przez ubezpieczycieli nie powinny być traktowane jako rozwiązania nietypowe.
- 25** Zadanie drugie, Umowa § 7.7
- Wymóg uzupełnienia zabezpieczenia po jego wykorzystaniu powoduje, że faktyczna wysokość zabezpieczenia może przekroczyć umowne 5 % i przy wielokrotnym wykorzystaniu przez Zamawiającego zabezpieczenie nie będzie posiadać górnego limitu. Powyższe skutkuje, że ubezpieczyciele oraz banki nie są w stanie oszacować ryzyka związanego z wystawieniem gwarancji spełniającej wymóg Zamawiającego. Tym samym uzyskanie takiego zabezpieczenia jest w praktyce niewykonalne.
- W związku z powyższym wnioskujemy o usunięcie w/w punktu.
- Odpowiedź:
Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie tego zapisu. Limit odpowiedzialności z tego tytułu jest określony w paragrafie 12 umowy.



- 26 Zadanie drugie,
Umowa § 11.4 punkt 3
- Wnioskujemy aby dopuszczalny termin powiadomienia Dostawcy przez Zamawiającego o odstąpieniu od dostawy trzeciej lokomotywy był nie dłuższy niż trzy miesiące od podpisania Umowy
- Odpowiedź:
Zamawiający dokonuje zmiany treści ostatniego zdania paragrafu 11.4.:
- Odbiorca będzie mógł odstąpić od umowy z przyczyn wskazanych w pkt 1 - 3, najpóźniej w terminie jednego miesiąca od powzięcia wiadomości o zaistnieniu faktu uzasadniającego odstąpienie, z tym że z przyczyny wskazanej w pkt 3, nie później niż w terminie 12 miesięcy od zawarcia niniejszej umowy.
- 27 Zadanie drugie,
Umowa § 8.3 punkt 5.6
- Prosimy o doprecyzowanie, czy gwarancja ma obejmować tylko wykonane prace
- Odpowiedź:
Zamawiający w pierwszym zdaniu §8.3 umowy wskazał, że w tym postanowieniu chodzi o gwarancję dobrej jakości prac serwisowych. Gwarancje na części, elementy i podzespoły są uregulowane w innych zapisach paragrafu 8 umowy.
- 28 Zadanie drugie,
Umowa § 4.3
- Ze względu na obiektywnie krótki czas pomiędzy płatnościami ujętymi w pkt 4.3 i 4.7 proszę o zmianę terminu drugiej zaliczki (55% na połowę czasokresu od daty podpisania umowy do daty dostawy danej lokomotywy zgodnie z pkt 6.2
- Odpowiedź:
Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego zapisu.
- 29 Zadanie drugie,
Umowa § 5.4
- Pragniemy wskazać, iż przekazanie materiałów konkurentom Dostawcy w dziedzinie utrzymania pojazdów szynowych również może narazić Dostawcę na szkodę. Prosimy o zmianę postanowień w taki sposób, aby na przekazanie dokumentacji podmiotowi trzeciemu i udzielenie jemu sublicencji do korzystania z tej dokumentacji każdorazowo wymagana była zgoda Dostawcy, przy czym Dostawca nie odmówi zgody bez ważnego powodu. Ponadto podmiot trzeci powinien być zobowiązany do zachowania dokumentacji w poufności na podstawie odrębnej umowy.
- Odpowiedź Zamawiającego:
Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego zapisu. Obecnie wprowadzone zapisy zostały wyważone w taki sposób, aby zabezpieczać interes każdej ze Stron umowy.
- 30 Zadanie drugie,
Umowa § 7.3
- Prosimy o wyjaśnienie, czy w razie nieskorzystania przez Odbiorcę z Opcji Dodatkowej w zakresie dostawy czwartej lokomotywy, gwarancja podlega zwrotowi po odbiorze trzeciej lokomotywy? W jakim dokładnie terminie po odbiorze? (– proponujemy 7 dni . Ponadto prosimy o wyjaśnienie, czy jeśli Odbiorca złoży oświadczenie o skorzystaniu z Opcji Dodatkowej po dostawie trzech lokomotyw – co jak wynika z terminów dostaw jest możliwe – Dostawca będzie zobowiązany do przedłożenia nowego zabezpieczenia należytego wykonania umowy?
- Odpowiedź:
W zdaniu 2 i zdaniu 3 w §7.3 umowy na Zadanie drugie, omyłkowo zamiast słowa „trzeciej” zostało użyte słowo „czwartej”, co Zamawiający w zaktualizowanej wersji umowy dostawy na Zadanie drugie skoryguje.
Zamawiający wyjaśnia, że gwarancja należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw zgodnie z §7.3 obejmuje –

w przypadku Zadania pierwszego 4 lokomotywy, zaś w przypadku Zadania drugiego – trzy lokomotywy, a zatem w odniesieniu do obu zadań nie dotyczy lokomotyw dostarczanych w wykonaniu Opcji Dodatkowej.

31 Zadanie drugie,
Umowa § 7.9

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie, czy w przypadku dokonania potrąceń przez Odbiorcę zgodnie z p.7.9, zatrzymane kwoty będą przechowywane na rachunku bankowym i traktowane jako zabezpieczenie wniesione w gotówce?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w przypadku naruszenia obowiązku ustanowienia zabezpieczenia należytego wykonywania przez Dostawcę umowy w części dotyczącej usług serwisowych formie w gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, Zamawiający do czasu ustanowienia wymaganego zabezpieczenia w formie określonej w §7.5., będzie traktował potrącone wynagrodzenia jako tymczasowe zabezpieczenie wniesione w pieniądzu. Jednocześnie Zamawiający podkreśla, że taka forma zabezpieczenia nie uprawnia Dostawcy do uzyskania oprocentowania ani indeksacji.

32 Zadanie drugie,
Umowa § 8.1

Czy nie powinno być odesłania do załącznika nr 4, a nie załącznika nr 6?

Odpowiedź:

Zamawiający koryguje treść § 8.1 umowy, zastępując na jej końcu liczbę „6” liczbą „4”

33 Zadanie drugie,
Umowa § 8.9

Wnioskujemy o doprecyzowanie, że za wadę systemową uznaje się taką wadę, która powstała minimum dwa razy we wszystkich dostarczonych przez Dostawcę lokomotywach. Obecna treść postanowienia nie precyzuje, w ilu pojazdach musi wystąpić wada, aby była uznana za systemową.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia iż biorąc pod uwagę ilość lokomotyw będącą przedmiotem dostawy w ramach poszczególnych Zadań, niniejszy zapis należy interpretować w taki sposób, że w przypadku pojawienia się wady tego samego rodzaju w co najmniej dwóch lokomotywach dostarczonych Odbiorcy, Dostawca jest zobowiązany do działania w trybie § 8.9.

34 Zadanie drugie,
Umowa § 8.9

Czy eksperta, o którym mowa w ostatnim zdaniu, ma wybrać samodzielnie Dostawca?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż przedstawienie raportu po wprowadzonych zmianach należy do obowiązków Dostawcy, i to Dostawca winien podjąć wszelkie niezbędne działania, w tym także dokonać wyboru eksperta.

35 Zadanie drugie,
Umowa § 9.1 pkt 1c

Prosimy o potwierdzenie, że przez funkcję 4 ECM należy rozumieć funkcję przeprowadzania utrzymania, zgodnie z art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE 2016/798).

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w ramach funkcji 4 ECM należy rozumieć wszelkie obowiązki związane z realizacją przez Dostawcę przeprowadzania wymaganego utrzymania lokomotyw wynikającego



z obowiązujących przepisów. Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym zakresie doszło m.in. do uszczegółowienia warunków przepisów przywołanych przez Oferenta w drodze rozporządzenia Komisji (UE nr 2019/779).

36 Zadanie drugie,
Umowa § 9.1 pkt 4

Prosimy o potwierdzenie, że serwis dodatkowy obejmuje także naprawy, do których Dostawca nie jest zobowiązany w ramach serwisu gwarancyjnego na podstawie art. 8.7 Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w ramach § 8.7 uregulowane są dwa obszary wyłączeń z zakresu gwarancyjnego:

- 1) związany z normalnym zużyciem, który to zakres napraw i wymian mieści się w utrzymaniu korekcyjnym i do realizacji tego zakresu Dostawca jest zobowiązany na podstawie §9.1 pkt 2; z zakresu utrzymania korekcyjnego zostały wyłączone wymiany zestawów kołowych i ich reprofilacja, które są realizowane w ramach w ramach serwisu dodatkowego,
- 2) związany z wadami i usterkami spowodowanymi nieprawidłową eksploatacją, wypadkiem, ingerencją osób nieuprawnionych, zmianami dokonywanymi przez Odbiorcę bez uzgodnienia z Dostawcą w pojazdach, w dokumentacji oraz w oprogramowaniu, których to zakres napraw będzie realizowany w ramach serwisu dodatkowego.

37 Zadanie drugie,
Umowa § 9.9

Wnioskujemy o ustalenie rekompensaty na kwotę 24 EUR za każdą godzinę.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie takiej zmiany.

38 Zadanie drugie,
Umowa § 9.20

Prosimy o potwierdzenie, że wykonywanie codziennych czynności kontrolnych i konserwacyjnych jest obowiązkiem Odbiorcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż po jego stronie jest realizacja czynności jakie są zawarte w instrukcji obsługi lokomotywy (podręcznik maszynisty).

39 Zadanie drugie,
Umowa § 12.1

Prosimy o wyjaśnienie, jak należy rozumieć zastrzeżenie, „strona żądająca zapłaty wykaże szkodę wynikającą z okoliczności uzasadniających odstąpienie”? Czy wykazanie szkody jest warunkiem żądania zapłaty kary umownej w tym przypadku?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że żądanie zapłaty kary umownej na podstawie §12.1 wymaga wykazania szkody, z tym że wysokość szkody pozostaje bez wpływu na wysokość należnej kary umownej.

40 Zadanie drugie,
Umowa § 12.5

Wnioskujemy o ustalenie wysokości kary umownej w wysokości 100 EUR za każde 0.01 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie takiej zmiany.

41 Zadanie drugie,
Umowa § 12.7 punkt 1

Wnosimy o ograniczenie wysokości tej kary do ceny netto jednego zestawu kołowego. Jak wynika z orzecznictwa sądów, kara umowna

nie powinna przekraczać wartości świadczenia. w przeciwnym razie może zostać uznana za rażąco wygórowaną.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na tak daleko idącą zmianę, przychyłając się jedynie do zmiany: „trzykrotność ceny netto zestawu kołowego” na „dwukrotność ceny netto zestawu kołowego”. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że dwukrotność ta stanowić będzie górną granicę, do jakiej może zostać naliczona kara umowna, w przypadku przedłużającej się zwłoki Dostawcy z zakończeniem usługi, bez której Odbiorca jest pozbawiony możliwości korzystania z lokomotywy przez okres do jednego miesiąca.

- 42 Zadanie drugie,
Umowa § 12.7 punkt 2

Wnosimy o usunięcie tej kary umownej. Dla Odbiorcy istotne znaczenie z punktu widzenia celu umowy ma jedynie termin zakończenia naprawy P4. Ponadto w świetle obecnych postanowień dopuszczalne jest naliczenie kary umownej za zwłokę w przystąpieniu do naprawy i jednocześnie kary za zwłokę w zakończeniu naprawy – co wynika z tego samego zdarzenia i w związku z tym budzi istotne wątpliwości co do skuteczności takiego zastrzeżenia.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie wnioskowanej zmiany, a jedynie doprecyzowuje w § 12.7, że kara umowna wiązać się będzie ze zwłoką z przyjęciem lokomotywy do naprawy P4, zamiast ze zwłoką z rozpoczęciem tej naprawy. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż kara ta jest zastrzeżona na wypadek pozostawania przez Dostawcę w zwłoce z przyjęciem lokomotywy do naprawy P4 we wcześniej ustalonym terminie, co ze strony Dostawcy byłoby nieoczekiwanym wyrazem lekceważenia obowiązków, a z którego to powodu Odbiorca zostanie pozbawiony możliwości eksploatacji lokomotywy.

Z kolei w związku z przytoczonym niżej brzmieniem ostatnich dwóch zdań §12.7 umowy, zawarty w pytaniu zarzut naliczania kar umownych za to samo zdarzenie jest całkowicie nieuprawniony.

"Kara przewidziana w pkt 2 będzie naliczana tylko do dnia przyjęcia przez Dostawcę lokomotywy do naprawy rewizyjnej P4. Kara ta przestanie być należna, jeżeli naprawa rewizyjna P4, zostanie zakończona przed upływem terminu, w jakim ta usługa powinna być zakończona, gdyby przystąpiono do niej w terminie uzgodnionym przez strony lub określonym w §9.16 pkt 4."

- 43 Zadanie drugie,
Umowa § 12.7 punkt 2

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku opisanym w tym punkcie podwyższeniu ulega jedynie maksymalna wysokość sumy kar, a nie ich jednostkowa stawka.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że sformułowanie „nie więcej niż 25 % ceny netto Cp_{4(i)}” określa górną granicę sumy kar umownych z tytułu pozostawania Dostawcy w zwłoce w związku z P4 za ten sam przypadek zwłoki.

- 44 Zadanie drugie,
Umowa § 12.15

Wnoszukujemy o zmianę na odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych, co wynika z Ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych

Odpowiedź:

Postanowienie §12.15 umowy dotyczy wszystkich należności pieniężnych płatnych przez jedną stronę drugiej stronie, a nie tylko



świadczeń pieniężnych z transakcji handlowych w rozumieniu przywołanej w pytaniu ustawy z 8 marca 2013 roku. W związku z tym, Zamawiający odmawia zgody na wnioskowaną zmianę. Odmowa ta pozostaje bez wpływu na to, że postanowienia ustawy z 8 marca 2013 r. znajdują zastosowanie z mocy prawa do należności pieniężnych z transakcji handlowych płatnych na podstawie umowy dostawy.

45 Zadanie drugie,
Umowa § 13.14

Proponujemy modyfikację treści zdania pierwszego w następujący sposób:

„Strony uwzględniając obecnie trudno przewidywalny przyszły rozwój pandemii zgodnie stwierdzają, żadna ze Stron nie jest odpowiedzialna w stosunku do drugiej Strony za opóźnienia lub niewykonanie jej obowiązków wynikających z niniejszej Umowy w przypadku, gdy opóźnienie lub niewykonanie jest rezultatem okoliczności związanych z wystąpieniem pandemii COVID-19 wywołanej przez wirusa SARS-CoV-2 lub jego mutacji, które nie były znane tej Stronie w chwili podpisania Umowy.”

Odpowiedź:

Zamawiający uważa proponowaną zmianę za zbyt daleko idącą, w związku z czym nie wyraża zgody na zmianę obecnej treści §13.4.

46 Zadanie drugie,
Umowa § 2

Dla zadania II (lokomotywy eksploatowane w Polsce w przypadku, gdy zostanie wybrana oferta Dostawcy z siedzibą w Polsce, w celu wyeliminowania ryzyka kursowego, prosimy o dopuszczenie możliwości zawarcia Umowy i późniejszego dokonywania płatności w walucie PLN. Na potrzeby porównania ofert proponujemy, aby oferty złożone w walucie innej niż PLN zostały przeliczone wg średniego kursu NBP z dnia poprzedzającego dzień akcji elektronicznej. Waluta kontaktu będzie natomiast uzależniona od rezydencji zwycięskiego Oferenta.

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę, iż przedmiot dostawy podlega dofinansowaniu, a co za tym idzie warunki realizacji nie powinny podlegać zmianie po rozstrzygnięciu przetargu. Celem zabezpieczenia przed ryzykiem kursowym Dostawca ma możliwość zabezpieczenia transakcji. Zamawiający obecnie nie może wyrazić zgody na dokonanie proponowanej zmiany. Nie oznacza to, że powyższe zagadnienie nie będzie mogło być przedmiotem uzgodnień Stron po okresie trwałości projektu.

47 Zadanie drugie,
Umowa § 7.1

Wnioskujemy o zmianę terminu szkolenia na „najpóźniej do dnia dostawy pierwszej lokomotywy”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zgodnie z warunkami określonymi w Specyfikacji, Część V pkt 4 „Szkolenie Personelu” zdanie drugie: „Szkolenia w zakresie określonym poniżej w pkt 1-2 zostaną przeprowadzone nie wcześniej niż w terminie czterech miesięcy kalendarzowych i nie później niż w terminie dwóch miesięcy kalendarzowych przed dostawą pierwszej z zamawianych lokomotyw w danej Konfiguracji.” Niniejsze zapisy wynikają z faktu, że maszyniści Zamawiającego po zakończeniu niniejszego szkolenia muszą odbyć wymagane przepisami szkolenie w ośrodku szkoleniowym, a także zdać egzamin pozwalający im uzyskać rozszerzenie uprawnień na nową lokomotywę. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że maszyniści Zamawiającego nie posiadają

uprawnień do prowadzenia lokomotyw będących przedmiotem przetargu, Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

48 Zadanie drugie,
Umowa § 8.2 punkt 2

Prosimy o doprecyzowanie pojęcia „szczelność powłok lakierniczych”?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż przez „szczelność powłok lakierniczych” rozumie jednolite, równomierne na całej pokrywanej powierzchni nałożenie warstwy powłoki lakierniczej, które uniemożliwia wnikanie wilgoci pod warstwę powłoki, co mogłoby doprowadzić do powstania ognisk korozji i drastycznie skrócić żywotność powłok ochronnych.

49 Zadanie drugie,
Umowa § 9.5

Sugerujemy zróżnicowanie wskaźników dla modeli lokomotyw z modułem dojazdowym oraz bez modułu dojazdowego. Dla lokomotywy ze spalinowym modułem proponujemy wskaźnik gotowości G na poziomie 90%. Spalinowy moduł dojazdowy wymaga dodatkowych przeglądów serwisowych, prewencyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje, że w przypadku zaoferowania modułu dojazdowego do lokomotywy, który jest wyposażeniem opcjonalnym, planowe czynności związane z utrzymaniem jego elementów będą skorelowane z pozostałymi przeglądami lokomotywy w taki sposób, aby nie wpływało to na konieczność dodatkowego wyłączenia lokomotywy z ruchu. Tym samym Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie zmiany, o którą wnioskuje Oferent.



Nr.	Referencja	Treść pytania i odpowiedzi
	Uwaga ogólna	Jeżeli odpowiedzi Zamawiającego na takie same lub podobne pytania zgłoszone przez tego samego lub różnych Oferentów, różnią się pomiędzy sobą, wtedy zakres odpowiedzi udzielonej przez Zamawiającego jako ostatnia stanowi ostatecznie rozstrzygnięcie, bez potrzeby wyraźnego wskazania wcześniejszych odpowiedzi, które utraciły aktualność. Zamawiający przypomina, iż po zamknięciu rundy pytań-odpowiedzi przekaże Oferentom ujednolicone teksty umów i Specyfikacji.
1.	Umowa, §9.3	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, że Dostawca niezwłocznie po powzięciu wiedzy, że dana usterka, wada lub awaria nie jest objęta ani serwisem korekcyjnym ani prewencyjnym, powiadomi o tym fakcie Odbiorcę. Powód prośby o doprecyzowanie związany jest z tym, że wymieniane części są poddawane wnikliwym badaniom, a co za tym idzie – nie zawsze przyczyna usterki jest znana bezpośrednio po zakończeniu czynności jej usuwania. Przy czym Dostawca nie będzie bezzasadnie opóźniał proces wyjaśniania przyczyny.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający doprecyzowując treść §9.3 umowy nadaje mu następujące brzmienie: „W przypadku, gdy Dostawca wskaże, że usunięcie usterki, wady lub awarii nie jest objęte ani serwisem korekcyjnym ani prewencyjnym, wtedy może odmówić jej usunięcia w ramach takiego serwisu albo niezwłocznie usunięcia usterki, wady lub awarii, oświadczyć, że dopiero po wykonaniu naprawy mógł ustalić, że znajdują do niej zastosowanie postanowienia o serwisie dodatkowym (§9.1 pkt 4a). Jeżeli oświadczenie Dostawcy składane jest po usunięciu usterki, wady lub awarii, wtedy powinno być złożone niezwłocznie po dokonaniu potrzebnych badań i ustaleń, nie później jednak niż w terminie sześciu miesięcy od usunięcia usterki, wady lub awarii. Jeżeli którakolwiek ze stron nie zgadza się ze stanowiskiem drugiej strony, wtedy za obustronnym porozumieniem strona podnosząca roszczenie powoła pisemnie komisję składającą się z przedstawicieli obu stron, do zbadania przyczyn powstania usterki, wady lub awarii oraz ustalenia trybu i ewentualnych kosztów naprawy. Zgodne ustalenia komisji będą miały formę dwustronnego protokołu i są wiążące dla stron. Odbiorca może nie czekając na powołanie komisji i wynik jej pracy, zlecić Dostawcy odpłatną naprawę w trybie usług serwisu dodatkowego (§9.1 pkt 4a-d), zastrzegając jednocześnie obowiązek zwrotu wynagrodzenia, gdyby wynik późniejszych ekspertyz okazał się dla niego korzystny. Po upływie sześciu miesięcy od usunięcia przez Dostawcę usterki, wady lub awarii, Odbiorca nie może żądać przeprowadzenia badań przez wspólną komisję ani przedstawiać własnych ekspertyz, na okoliczność, że były one objęte serwisem korekcyjnym lub prewencyjnym.”</p>

2.	Umowa, §8.2	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że pod pojęciem „bezawaryjności” Zamawiający ma na myśli warunki gwarancji, tzn. że Wykonawca jest odpowiedzialny za usuwanie awarii, a nie to, że w okresie gwarancji nie mogą wystąpić żadne awarie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że odpowiedzialność gwarancyjna Dostawcy obejmuje usuwanie awarii, nie zaś to, że awarii w ogóle nie będzie.</p>
3.	SPP, V. 4. SZKOLENIE PERSONELU, punkt 1 i punkt 3	<p>Szkolenie oferowane przez Wykonawcę jest typowym szkoleniem związanym z produktem, przeznaczonym dla personelu obsługi i utrzymania, nie obejmuje zatem przekazywania umiejętności ani uprawnień w zakresie samodzielnego szkolenia innych osób. Przyznawanie takich kwalifikacji osobom szkolonym leży w gestii Odbiorcy. Dlatego też prosimy o wykreślenie części zdania „...na poziomie uprawniającym do samodzielnego szkolenia innych osób”.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty pierwszego zdania punktu 1: „Jednorazowe szkolenie, w języku polskim dla pracowników Odbiorcy związanych z obsługą i prowadzeniem lokomotyw w liczbie osób wskazanej przez Odbiorcę lecz nie więcej niż 12 osób dla każdej Konfiguracji. Uczestnikami szkolenia ze strony Odbiorcy będą: maszyniści oraz maszyniści – instruktorzy. Zakres szkolenia będzie dotyczył utrzymania oraz obsługi eksploatacyjnej dostarczonych Lokomotyw(...)”.</p> <p>Zamawiający dokonuje korekty treści punktu 3: „Jednorazowe szkolenie w języku polskim dla nie więcej niż 3 pracowników Odbiorcy, w zakresie wszystkich systemów informatycznych zainstalowanych na lokomotywie w zakresie samodzielnego pobierania i analizy danych. Pracownik powinien zostać przeszkolony w zakresie bezpiecznego pobrania danych, w sposób nie zakłócający pracy urządzeń oraz w zakresie uzyskania dostępu do danych, które są pomocne z punktu widzenia utrzymania i eksploatacji lokomotyw”.</p>
4.	SPP, V. 4. SZKOLENIE PERSONELU, punkt 1	<p>Prosimy Odbiorcę o wyjaśnienie, co rozumie pod pojęciem „rozszerzenia uprawnień w/w maszynistów”. Szkolenie oferowane przez Wykonawcę jest typowym szkoleniem związanym z produktem, przeznaczonym dla personelu obsługi i utrzymania, nie może się zatem wiązać z udzielaniem urzędowych uprawnień.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w zdaniu trzecim zawartym w punkcie 1 wskazuje, iż oczekuje pomocy w zakresie organizacji kursu, szkolenia oraz stworzenia warunków do przystąpienia maszynistów do sprawdzianu wiedzy i umiejętności, jako niezbędnego elementu pozwalającego uzyskać rozszerzenie uprawnień. Niniejsze wynika z faktu, iż Zamawiający nie ma dostępu do pojazdów stanowiących przedmiot realizacji niniejszego zamówienia. Jednostki organizujące kursy / szkolenia dotyczące uzyskania rozszerzenia uprawnień maszynistów (zakończonego egzaminem) na typy lokomotyw będące przedmiotem dostawy mogą nie dysponować kadrą przeszkoloną w zakresie znajomości pojazdów stanowiących przedmiot realizacji niniejszego zamówienia. Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający oczekuje rozwiązania zasygnalizowanych problemów wspólnie z Dostawcą.</p>

5.	Umowa. §10.2	<p>Po zapoznaniu się z odpowiedzią Zamawiającego. Wykonawca ponownie bardzo prosi o analizę pytania oraz zmianę ostatniego zdania jak następuje:</p> <p>„Jednakże w przypadku dokonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy w warsztacie poniesie Odbiorca. Jeśli jednak należy dostarczyć lokomotywę w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje Dostawca.”</p> <p>W przypadku ponownej odpowiedzi odmownej Wykonawca nie będzie w stanie przygotować oferty.</p> <p>Odpowiedź: Biorąc pod uwagę odpowiedź udzieloną na pytanie 11 poniżej, Odbiorca pokryje koszty transportu i będzie zobowiązany do realizacji transportu także poza granicami Polski z wyłączeniem organizacji manewrów pomiędzy stacją a warsztatem, które zorganizuje Dostawca na rachunek Zamawiającego. Zamawiający dokonuje następującej korekty ostatnich 3 zdań w §10.2:</p> <p>„(...)W przypadku usterek niemożliwych do naprawy na miejscu, organizacja i koszt transportu lokomotywy należy do Odbiorcy z zastrzeżeniem, że za organizację manewrów zgodnie z §9.17 odpowiada Dostawca. W przypadku dokonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, powinien on zapewnić na swój koszt dostęp do infrastruktury obiektu warsztatowego lub innego rozwiązania technicznego. Koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy gwarancyjnej w warsztacie poniesie Odbiorca, jeśli jednak zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, to koszty transportu do i z zakładu pokryje Dostawca.”</p>
6.	SPP, VI. 1. 2)	<p>W związku z panującą w Polsce i Europie trzecią falą pandemii korona-wirusa SARS-Covid-19, powodującą m.in. konieczność pracy zdalnej, co wydłuża i pośrednio może przyczynić się do opóźnienia niektórych procesów formalnych związanych z przygotowaniem oferty, Wykonawca uprzejmie prosi Zamawiającego o zmianę terminu składania ofert na dzień 31.05.2021. Dodatkowo Wykonawca informuje, że na przygotowanie oferty potrzebuje nie mniej niż cztery tygodnie od uzyskania odpowiedzi na ostatnie pytanie i zamieszczenia przez Zamawiającego aktualnej dokumentacji przetargowej. Takie ramy czasowe pozwolą Wykonawcy przygotować najbardziej optymalną, rzetelną oraz poprawną ofertę na dostawę lokomotyw. Wykonawca z góry dziękuje za wyrozumiałość oraz przychylnie rozpoznanie wniosku.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku Oferenta, zwracając jednocześnie uwagę, iż czas, jaki przewidział od momentu opublikowania Specyfikacji do zaplanowanego na 23.04 złożenia dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji wynosił 8 tygodni. Zadawane pytania dotyczą tylko niewielkiego zakresu przedmiotu przetargu, a tym samym dodawanie kolejnych ponad pięciu tygodni byłoby nieuzasadnione. Zamawiający biorąc pod uwagę, iż czas wyznaczony przez niego na składanie pytań w rundzie formalnej i rundzie technicznej upłynął, dokonuje zmiany terminu złożenia dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji (do aukcji) z dnia 23.04.2021 na dzień 07.05.2021 do godz. 15:00.</p>

7.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; DEFINICJE	Czy zamawiający może potwierdzić, że wypadek należy rozumieć tak jak w sposób zdefiniowany w ustawie o transporcie kolejowym, art. 4 pkt 45? A jeżeli nie, to prosimy o wyjaśnienie o jakie zdarzenia chodzi. Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że słowo „wypadek” należy rozumieć zgodnie z przywołanym przepisem ustawy.
8.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; CZ. 1 pkt 1.1. ppkt 13)	Zapewnienie komunikacji hot-line w każdym urzędowym języku kilkukrotnie podroży koszty obsługi hot-line. W związku z tym wnosimy o zawężenie listy języków kontaktu w hot-line do języków: polskiego, niemieckiego i angielskiego. Odpowiedź: Zamawiający dokonuje następującej zmiany w Części I pkt 1.1 Specyfikacji w treści zdania 3 w ppkt 13: „Oświadczenie to (złożone wg Załącznika nr 4a i/lub 4b do Specyfikacji) obejmuje także zapewnienie hot-line, czyli wsparcie telefoniczne dostępne dla Zamawiającego w systemie ciągłym 24h/7 dni w tygodniu, umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w każdym języku urzędowym kraju wskazanych w Konfiguracji I , przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim, natomiast w języku polskim dla Konfiguracji II.” Jednocześnie Zamawiający dokonuje następującej zmiany w Części III Specyfikacji (Wymagania ogólne) punkt 11 lit. c): „wliczony w cenę serwisu, serwis telefoniczny „hot-line 24h” dostępny 24 godziny, 7 dni w tygodniu w języku polskim dla lokomotyw eksploatowanych w PL oraz w językach urzędowych krajów zgodnie z Konfiguracją I, obejmujący również dni świąteczne oraz wolne od pracy. Przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim, lub angielskim lub niemieckim.”
9.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; CZ. 1 pkt 1.1. ppkt 13)	Awaria lokomotywy powinna być w pierwszej kolejności zgłoszona do ECM III (PCC Intermodal), który wystawia zlecenie pracy (work order) do ECM IV (wykonawcy) i od tego momentu dopiero powinien być liczony czas niedostępności lokomotywy. Wnosimy o stosowne doprecyzowanie treści SPP oraz i innych dokumentów przetargowych w tym zakresie. Odpowiedź: Zgodnie z warunkami określonymi w Specyfikacji czas niedostępności lokomotywy jest liczony od momentu kiedy następuje zgłoszenie awarii i brak możliwości jej eksploatacji. Zamawiający nie widzi uzasadnienia dla wprowadzenia scenariusza, o jaki wnioskuje pytający w kontekście rozpoczęcia biegu czasu niedostępności lokomotywy. Zgłoszenie telefoniczne przekazane na „hot-line” należy traktować jako powiadomienie Dostawcy, który winien podjąć działania mające na celu najszybsze możliwe przywrócenie lokomotywy do eksploatacji.

10.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 CENA SERWISU	<p>Prosimy o wyjaśnienie, czy wskazane w tym postanowieniu koszty obejmują takie elementy kosztowe jak wynajem hali na potrzeby serwisu korekcyjnego albo dostęp do torów testowych, jazdy testowe?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający jednoznacznie wskazał, że w ramach ceny serwisu oczekuje pełnego serwisowania (utrzymania) lokomotywy zawierającego wszystkie koszty związane z utrzymaniem przewencyjnym i korekcyjnym lokomotyw, tj. koszty materiałów i części podlegających wymianom, koszty robocizny serwisantów łącznie z ich dojazdami i delegacjami, oraz wszelkie inne elementy kosztotwórcze związane ze świadczeniem tych usług. Przy czym jeśli chodzi o dostęp do hali warsztatowej, to obowiązują następujące warunki określone w Specyfikacji:</p> <p>Część V: SERWIS PREWENCYJNY (...) "Prace utrzymaniowe powinny być realizowane w Polsce w obiektach Odbiorcy, o ile jest to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie pod kątem transportu lokomotywy i kosztów dostępu do warsztatu. Zamawiający wskazuje, iż realizacja tych czynności będzie się odbywała m.in. w halach Odbiorcy w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo w Kutnie i na innych terminalach Odbiorcy wyposażonych w hale warsztatowe. W przypadku braku możliwości dokonania czynności serwisowych w obiektach Odbiorcy, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego obiektu w Polsce wraz z organizacją manewrów pomiędzy stacją a warsztatem gdzie będzie prowadzone utrzymanie przewencyjne, i manewrów powrotnych do stacji, lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych dotyczących lokomotywy lub innego rozwiązania technicznego Dostawca refakturuje na Odbiorcę.(...)"</p> <p>Część V: SERWIS KOREKCYJNY „(...) przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu z zastrzeżeniem, iż obowiązują analogiczne zasady jak te opisane przy wyborze warsztatu do utrzymania przewencyjnego.(...)"</p>
-----	--	--

11.

Specyfikacja
Przedmiotu Przetargu;
Część II; 2.2 CENA
SERWISU

Wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy organizuje Odbiorca oraz wszelkie koszty związane z transportem lokomotywy pokrywa Odbiorca, za wyjątkiem, gdy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej konieczne jest dostarczenie lokomotywy do zakładu producenta, wówczas uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje wykonawca. Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty oraz wydłużyć będzie czas całej operacji.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dokonał korekty obowiązków Zamawiającego dotyczących kosztów transportu określonych po słowach „Zamawiający jest zobowiązany do zapewnienia we własnym zakresie i na swój koszt.”, w Części II Specyfikacji punkt 2.2 w ramach kropki 5 i 6, które w miejsce dotychczasowej otrzymują nową następującą treść:

- Zorganizować transport lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu uzgodnionego pomiędzy Stronami do przeprowadzenia utrzymania oraz transport powrotny ze stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu uzgodnionego pomiędzy Stronami do miejsca eksploatacji lokomotywy,
- Ponięść koszty w/w transportu za wyjątkiem kosztu transportu lokomotywy związanego z koniecznością naprawy gwarancyjnej, jeżeli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, które to koszty obciążają Dostawcę,

Pozostałe zmian uwzględniające odpowiedź powyższą oraz odpowiedzi na pytanie nr 5 oraz kilka innych pytań dotyczących kwestii organizacji i kosztów transportu, zostaną naniesione w ujednoliconych wersjach dokumentów, tj. Specyfikacji i umowy dostawy, bez przytaczania wszystkich w treści odpowiedzi na pytania Oferentów.

Specyfikacja
Przedmiotu Przetargu;
Część II; 2.2 CENA
SERWISU

W związku z tym, że udział w takim procesie generuje dodatkowe koszty, przy tym funkcję ECM I- III pełnić będzie Odbiorca, wnosimy o potwierdzenie, że Odbiorca pokryje koszty Wykonawcy poniesione w związku z uczestnictwem w tym procesie.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zaznaczonego kursywą uzupełnienia treści zdania trzeciego, w Części II Specyfikacji, pkt 2.2 „Cena Serwisu”:
„(...)Cena serwisu stanowi wynagrodzenie za czynności pełnego utrzymania dla każdej z lokomotyw dostarczonej w ramach Konfiguracji I (wg stawki **Cs_I** i **Csd_I**) oraz każdej z lokomotyw dostarczonej w ramach Konfiguracji II (wg stawki **Cs_{II}** i **Csd_{II}**), wynikające z planowych przeglądów lokomotywy w miejscach utrzymania wskazanych w części V Specyfikacji (serwis prewencyjny) oraz realizacji napraw usterek i awarii lokomotywy (serwis korekcyjny). Pełne utrzymanie obejmuje wszystkie koszty związane z utrzymaniem prewencyjnym i korekcyjnym lokomotyw, tj. koszty materiałów i części podlegających wymianom, koszty sporządzenia dokumentacji po wykonanych czynnościach serwisowych oraz dokumentacji ponaprawczej, wystawienia dokumentu dopuszczenia do użytkowania po czynnościach serwisowych, koszty robocizny serwisantów łącznie z ich dojazdami i delegacjami, oraz wszelkie inne elementy kosztotwórcze związane ze świadczeniem tych usług(...).”

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż w III części Specyfikacji zawarł następujące obowiązki leżące po stronie Dostawcy.

„Część III . „Wymagania ogólne” punkty 11 e) i f):

- e) wsparcie produkcyjne i serwisowe niezbędne do prawidłowej eksploatacji pojazdów,
- f) kompletną dokumentację w języku polskim, dla każdej lokomotywy, w oryginałach lub potwierdzonych kopiach, w tym także obligatoryjnie dokumentację, niezbędną dla pełnienia obowiązków ECM przez Odbiorcę, o czym mowa w Części IV Specyfikacji. Jeżeli językiem oryginału dokumentacji jest inny język niż język polski, to Dostawca do oryginału dokumentacji lub potwierdzonej jej kopii, jest zobowiązany dołączyć poprawne tłumaczenie na język polski.”

Zamawiający wyjaśnia, iż w przypadku, gdyby na skutek realizacji przez Dostawcę w ramach czynności serwisu dodatkowego zamówionego przez Odbiorcę dochodziło do konieczności aktualizacji dokumentacji w tym także dotyczącej utrzymania lokomotywy (m.in. w związku z modernizacją, czy zmianami technicznymi), to taka aktualizacja dokumentacji będzie każdorazowo rozliczona w wynagrodzeniu za dane czynności serwisu dodatkowego.

<p>13.</p> <p>Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 1. Gwarancja</p>	<p>W zakresie czynności serwisowych, wnosimy o ograniczenie trwania okresu gwarancji, niezależnie od odnowień, do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Uwzględniając powyższy wniosek oraz ujednolicając zapisy w Specyfikacji z treścią §8.5 umowy, Zamawiający nadaje zmienianemu akapitowi w Części V, pkt 1 Specyfikacji następujące brzmienie:</p> <p>„Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego oraz na nowe części sprzedawane w wykonaniu serwisu dodatkowego, Dostawca udziela gwarancji. Gwarancja ta nie może być krótsza niż 12 miesięcy od dnia wymiany lub naprawy i nie krótsza jednak niż okres obowiązywania podstawowej gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji przewidzianego wyżej dla niektórych części, jeśli część taka zostanie wymieniona na nową. Niezależnie od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji dla lokomotywy lub od dnia zakończenia wskazanego wyżej dłuższego okresu gwarancji zastrzeżonego na niektóre wymienione lub zakupione części.”</p>
--	--



14.

Specyfikacja
Przedmiotu Przetargu;
Część V; 2. Usługi
serwisowe

„Dopuszczenie do użytkowania” (ang. release to service) jest pojęciem zdefiniowanym w Rozporządzeniu wykonawczym KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011. „Dopuszczenie do użytkowania” oznacza **uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie**, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, **zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem**. A zatem jest to formalny wyczerpujący dokument stwierdzający wykonanie czynności serwisowych. Jakkolwiek inne dokumenty o podobnym charakterze mogą jedynie wprowadzać wątpliwości interpretacyjne co do skutków wystawiania wielu takich dokumentów. W tym kontekście wnosimy o potwierdzenie, że protokół serwisowy odbioru o którym mowa w SPP oraz odnośnych postanowieniach Umowy przygotowywany jest jedynie dla wewnętrznych potrzeb Odbiorcy albo (preferowane rozwiązanie) wykreślenie z dokumentów przetargowych jakichkolwiek odniesień do protokołu serwisowego i odnoszenie się tylko do „dopuszczenia do użytkowania” (ang. release to service).

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w Części V Specyfikacji, pkt 2 „Usługi serwisowe”, w cytowanych niżej akapitach drugim i trzecim opisane są czynności operacyjne wymagane przez Zamawiającego po wykonaniu usług serwisowych. Zgodnie ze zdaniem drugim w akapicie drugim protokół serwisowy jest dokumentem wymaganym przez Zamawiającego. Zamawiający niniejszym dokonuje uzupełnienia treści tego akapitu o zaznaczone kursywą zdanie trzecie:

Dopuszczalne jest uzgodnienie i podpisanie tego dokumentu w wersji elektronicznej.

Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca przekaże Zamawiającemu komplet dokumentów z wykonanych czynności, zgodnie z DSU oraz wymaganej dokumentacji dotyczącej utrzymania dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy. Jeżeli przepisy nie wymagają wersji papierowej dokumentów z wykonanej usługi serwisowej, to wystarczająca będzie przesłana do Odbiorcy kompletna wersja elektroniczna zawierająca niezbędne podpisy”. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli z jakichkolwiek przepisów wynika lub będzie wynikało, iż zachodzi konieczność wystawienia formalnego dokumentu, jak m.in. przywołany przez Oferenta dokument „Dopuszczenie do użytkowania”, to taki dokument winien być każdorazowo wystawiony w ramach wynagrodzenia za czynności serwisowe realizowane przez Dostawcę.

W związku z powyższym Zamawiający koryguje w omawianym punkcie Specyfikacji zdanie pierwsze nadając mu brzmienie:

„Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca zgłasza Zamawiającemu gotowość pojazdu do eksploatacji wystawiając dokument dopuszczenia do użytkowania lub inny równoważny dokument wynikający z przepisów oraz dokonuje zapisów o wykonanej usłudze w „Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem”.

15.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu: Część V; 2. Usługi serwisowe	<p>Wnosimy o zmianę w zakresie gwarancji na usługę reprofilacji zestawu kołowego, poprzez zastąpienie słów "usługę reprofilacji zestawu kołowego" słowami "prace związane z adjustacją elementów podwozia lokomotywy w związku reprofilacją zestawów kołowych".</p> <p>Odpowiedź: Uwzględniając częściowo zgłoszoną uwagę, Zamawiający nadaje ostatniemu akapitowi w pkt 2 Części V Specyfikacji następujące brzmienie: „Okres gwarancji na czynności związane z reprofilacją oraz dostosowaniem/regulacją elementów podwozia lokomotywy w związku z reprofilacją zestawu kołowego wynosi 6 miesięcy, zaś na usługę wymiany zestawu kołowego – 1 rok lub przebieg 180.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi, niezależnie od tego, w ramach jakiego serwisu usługi te zostaną wykonane.”</p>
16.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Wskaźnik gotowości G	<p>Awaria lokomotywy powinna być w pierwszej kolejności zgłoszona do ECM III (PCC Intermodal), który wystawia zlecenie pracy (work order) do ECM IV (wykonawcy) i od tego momentu dopiero powinien być liczony czas niedostępności lokomotywy. Wnosimy o stosowne doprecyzowanie specyfikacji i innych warunków przetargu w tym zakresie.</p> <p>Dodatkowo w nawiązaniu do tematu „dopuszczenia do użytkowania” (ang. release to service), które jest pojęciem zdefiniowanym w Rozporządzeniu wykonawczym KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. wnosimy o potwierdzenie, że jest to jedyny dokument potwierdzający wykonanie prac serwisowych.</p> <p>W tym kontekście wnosimy o potwierdzenie, że protokół serwisowy odbiorcy o którym mowa w SPP oraz odnośnych postanowieniach Umowy przygotowywany jest jedynie dla wewnętrznych potrzeb Odbiorcy albo (preferowane rozwiązanie) wykreślenie z dokumentów przetargowych jakichkolwiek odniesień do protokołu serwisowego i odnoszenie się tylko do „dopuszczenia do użytkowania” (ang. release to service).</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 9 udzielił już odpowiedzi w zakresie dotyczącym czasu niedostępności lokomotywy, zawartym w pierwszej części pytania. Jeżeli przepisy nakładają dodatkowe obowiązki w zakresie zleceń, to Strony powinny się im podporządkować, niemniej pozostaje to bez wpływu na rozpoczęcie biegu czasu niedostępności lokomotywy licząc od chwili zgłoszenia awarii na hot-line. Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 14 udzielił już odpowiedzi w zakresie dotyczącym protokołu serwisowego, zawartym w drugiej części pytania.</p>



17.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Wskaźnik gotowości G	<p>Awaria lokomotywy powinna być w pierwszej kolejności zgłoszona do ECM III (PCC Intermodal), który wystawia zlecenie pracy (work order) do ECM IV (wykonawcy) i od tego momentu dopiero powinien być liczony czas niedostępności lokomotywy. Wnosimy o stosowne doprecyzowanie specyfikacji i innych warunków przetargu w tym zakresie. Dodatkowo, z uwagi na to, że wykonawca nie ma wpływu na czas wykonania transportu przez Zamawiającego, wnosimy, żeby czas niedostępności lokomotywy w takim przypadku był liczony od momentu podstawienia lokomotywy do miejsca naprawy/danego warsztatu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytania nr 9 i 16 udzielił już odpowiedzi w zakresie dotyczącym czasu niedostępności oraz zlecenia naprawy lokomotywy zawartym w pierwszej części pytania. Jeśli chodzi o proponowaną przez Oferenta zmianę, Zamawiający nie wyraża zgody.</p>
18.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Serwis prewencyjny	<p>Nowoczesne lokomotywy nie mają wymogu przeglądu według upływu czasu, odniesieniem jest przebieg lokomotywy. W związku z tym wnosimy o wykreślenie słów: "(co 4 lata)".</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje swoje wymagania odnośnie przebiegów kilometrowych pomiędzy poszczególnymi poziomami przeglądów. Zamawiający usuwa wymóg „co 4 lata”, niemniej przygotowane przez Dostawcę DSU winno być zgodne z przepisami i spełniać wymagania Specyfikacji.</p>
19.	Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Serwis prewencyjny	<p>Czy Zamawiający rozważyłby możliwość składowania części krytycznych w wybranych lokomotywowniach / warsztatach Zamawiającego?</p> <p>Odpowiedź: Tak, Zamawiający będzie skłonny rozważyć taką możliwość w sytuacji, jeżeli jego warsztaty będą spełniały wymagania techniczne Dostawcy dla czynności związanych z wymianą części krytycznych.</p>

20.

Specyfikacja
Przedmiotu Przetargu;
Część V; 2. Serwis
prewencyjny

Wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy organizuje Odbiorca oraz wszelkie koszty związane z transportem lokomotywy pokrywa Odbiorca, za wyjątkiem, gdy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej konieczne jest dostarczenie lokomotywy do zakładu producenta, wówczas uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje wykonawca. Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty oraz wydłużyć będzie czas całej operacji.

Odpowiedź:

Zamawiający ustosunkował się już do tego pytania przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 5 i nr 11 wyżej. Jednocześnie Zamawiający dokonuje następującego uzupełnienia w Części V Specyfikacji, w przedostatnim akapicie podtytułu „Serwis korekcyjny”:

„W przypadku, gdy do uszkodzenia lokomotywy dojdzie poza granicami Polski w pierwszej kolejności rozważany jest scenariusz transportu lokomotywy do Polski celem dokonania jej naprawy. W sytuacji braku możliwości transportu, braku racjonalności ekonomicznej dla transportu lokomotywy do Polski lub braku możliwości naprawy tej usterki w Polsce czynności serwisowe - korekcyjne dla tej lokomotywy, Dostawca przeprowadzi w zapewnionym przez siebie innym obiekcie na terenie kraju, gdzie znajduje się uszkodzona lokomotywa. Dostawca zorganizuje także manewry pomiędzy stacją a warształem gdzie będzie prowadzone utrzymanie korekcyjne, a także manewry powrotne do stacji lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych dotyczących lokomotywy lub innego rozwiązania technicznego Dostawca refakturuje na Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą prowadząca do warsztatu (nie należącego do Odbiorcy), który zostanie uzgodniony z Dostawcą jako miejsce realizacji utrzymania oraz zabranie lokomotywy ze stacji po przeprowadzeniu utrzymania zostanie zrealizowane przez Odbiorcę na swój koszt.”

<p>21.</p> <p>Umowa dostawy</p>	<p>Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wątpliwości interpretacyjnych powstałych w trakcie wykonywania Umowy, dotyczących w szczególności treści Umowy, rodzaju i zakresu prac określonych w Umowie oraz zakresu praw i obowiązków Odbiorcy lub Dostawcy, obowiązywać będzie następująca kolejność ważności dokumentów: 1. Umowa; 2. Oferta; 3. Pytania i odpowiedzi dotyczące przedmiotu przetargu; 4. Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; 5. inne dokumenty stanowiące część Umowy.</p> <p>Odpowiedź: Zagadnienie ewentualnych kolizji postanowień umowy i jej załączników jest uregulowana w §16.3 umowy w następujący sposób: „Warunki współpracy stron umowy określają także załączniki stanowiące jej integralną część. W przypadku różnic pierwszeństwo ma tekst umowy wraz z Załącznikiem nr 1 (Specyfikacja) interpretowany zgodnie z Załącznikiem nr 2 (Pytania i odpowiedzi), a w drugiej kolejności Załącznik nr 3 (stanowiący podstawę do ustalenia cen i stawek wynagrodzeń) oraz niesprzeczne z nimi pozostałe załączniki do umowy. W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy.” Zamawiający nie przewiduje możliwości zaistnienia sprzeczności pomiędzy umową (także jej załącznikami), a Ofertą. Z chwilą przyjęcia Oferty zostanie zawarta umowa dostawy, i poza treścią umowy nie mogą zaistnieć jakiegokolwiek postanowienia, które mogłyby być objęte Ofertą, a nie stałyby się częścią umowy. Dotyczy to także przygotowanego przez Dostawcę Załącznika nr 4 do umowy. Ewentualne jego kolizje z pozostałą treścią umowy została uregulowana w §8.1 umowy w ten sposób, że: „warunki gwarancji zawarte w poniższych postanowieniach umowy, będą miały pierwszeństwo, w zakresie w jakim będą korzystniejsze dla Zamawiającego od warunków przedstawionych przez Dostawcę w Załączniku nr 4.”</p>
---------------------------------	---

22.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 8, pkt. 8.3	<p>Wnosimy o zmianę w zakresie gwarancji na usługę reprofilacji zestawu kołowego, o której mowa w pkt 4), poprzez zastąpienie słów " reprofilacji zestawu kołowego" słowami "prace związane z adjustacją elementów podwozia lokomotywy w związku reprofilacją zestawów kołowych".</p> <p>Ponadto, wnosimy o wykreślenie w ostatnim zdaniu ust. 3 słów "potwierdzonej w sposób wskazany w §10.15.". Zakończenie czynności serwisowych jest dokumentowane w formie zarówno wspomnianych wpisów w książce serwisowej (gwarancyjnej) oraz poprzez wystawienie dokumentu zwalniającego pojazd do ruchu. Dodatkowy wymóg w postaci serwisowego protokołu odbioru nie znajduje uzasadnienia. W tym kontekście prosimy o potwierdzenie, że protokół serwisowy ma jedynie znaczenie dla wewn. potrzeb odbiorcy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w zakresie reprofilacji zestawów kołowych udzielił już odpowiedzi przy okazji analizy pytania nr 15, w konsekwencji §8.3 pkt 4 umowy otrzymuje następującą treść: „czynności związane z reprofilacją oraz dostosowaniem/ regulacją elementów podwozia lokomotywy w związku z reprofilacją zestawu kołowego - 6 miesięcy".</p> <p>Jeśli chodzi o wniosek zawarty w drugiej części powyższego pytania, to Zamawiający udzielając odpowiedzi na pytanie nr 14, potwierdził, że oczekuje sporządzenia serwisowego protokołu odbioru.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
-----	--	--

23	Umowa dostawy Zadanie 1: § 8. pkt. 8.5	<p>W zakresie czynności serwisowych, wnosimy o ograniczenie trwania okresu gwarancji, niezależnie od odnowień, do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odniósł się już do w/w kwestii udzielając odpowiedzi na pytanie nr 13. Zamawiający nadaje nowe brzmienie §8.5 umowy:</p> <p>„Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego oraz na nowe części zakupione w wykonaniu serwisu dodatkowego, Dostawca udziela gwarancji obejmującej wszelkie usterki i awarie, jakie powstaną w okresie równym okresowi gwarancji udzielonej Dostawcy przez producenta tej części, nie krótszym jednak niż 12 miesięcy od dnia wymiany lub naprawy tej części, i nie krócej niż podstawowy okres gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji, o którym mowa w §8.2, jeśli dotyczy on części wymienionej na nową. W przypadku na przykład konieczności wymiany części lub całych zestawów kołowych na nowe (niezależnie od przyczyny takiej wymiany) Dostawca udziela na nowe części zestawu kołowego gwarancji dobrej jakości liczonej zgodnie z §8.2 pkt 3 i 4. Niezależnie jednak od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji dla lokomotywy lub 24 miesięcy od dnia zakończenia wskazanego wyżej dłuższego okresu gwarancji (gwarantowanego przebiegu) zastrzeżonego na wymienione lub zakupione części, o których mowa w §8.2.”</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
----	---	---

<p>24.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.1, 2)</p>		<p>W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, wykonawca wnosi o doprecyzowanie zakresu usług serwisu korekcyjnego określonego w §9 ust. 1 pkt 2 lit. a) oraz zakresu serwisu dodatkowego w §9 ust. 1 pkt 4 lit. a), poprzez nadanie im nowej następującej treści: w przypadku §9 ust. 1 pkt 2 lit. a), treść w lit. a) brzmiałaby następująco: „a) usuwanie usterek, wad i awarii lokomotywy oraz skutków jakie mogły mieć na inne jej części, z wyłączeniem czynności i materiałów objętych serwisem dodatkowym zgodnie z pkt 4 niżej oraz z wyłączeniem napraw gwarancyjnych,” w przypadku §9 ust. 1 pkt 4 lit. a), treść w lit. a) brzmiałaby następująco: „a) usuwanie usterek, wad, awarii oraz uszkodzeń lokomotywy oraz inne naprawy, wynikające z jej nieprawidłowej eksploatacji, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, aktów wandalizmu, zdarzeń siły wyższej, nieautoryzowanych napraw lub modyfikacji, niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej oraz wszelkich innych zewnętrznych czynników.” Odpowiedź: Zamawiający uwzględniając pierwszą ze zgłoszonych uwag dodaje w §9.1 pkt 2 lit. a) na końcu słowa: “(…) oraz z wyłączeniem napraw gwarancyjnych zgodnie z pkt 3 niżej.”</p> <p>Zamawiający nie może natomiast uwzględnić propozycji dopisania na końcu §9.1.pkt 4 lit. a) słów: “niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej oraz wszelkich innych zewnętrznych czynników”, jako zbyt szerokich i nieprecyzyjnych. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli usterka, wada, awaria lub uszkodzenie lokomotywy albo potrzeba innej jej naprawy będzie spowodowana:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) niewłaściwym stanem infrastruktury kolejowej, to będzie to oznaczać, iż Dostawca winien wykazać jakiej infrastruktury zarzut ten dotyczy i na czym jej nieprawidłowy stan polegał, a także wykazać związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy stanem infrastruktury a uszkodzeniem lokomotywy lub inną potrzebą jej naprawy; 2) innym zewnętrznym czynnikiem, to powinno to oznaczać oddziaływanie siły wyższej lub zdarzenia kolejowego, z intensywnością, na którą lokomotywa nie musiała być przygotowana; w szczególności takimi czynnikami zewnętrznymi nie mogą być zjawiska przyrody nie mające charakteru siły wyższej albo czynności związane z eksploatacją lokomotywy, pomimo że są to czynniki zewnętrzne w stosunku do lokomotywy. <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
<p>25.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.7</p>		<p>Zakres prac składających się na przegląd P-2 wymaga wyłączenia lokomotywy z ruchu na 3 dni. Wnosimy zatem o zmianę w tym zakresie i doprecyzowanie, że P2=3 dni. Odpowiedź: Zamawiający uwzględnia wniosek Oferenta i zmienia w §9.7 maksymalny czas trwania: P2 – nie dłużej niż 3 dni.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

<p>26.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1: § 9. pkt. 9.9</p>		<p>Wnosimy o wykreślenie z Umowy oraz SPP wszelkich odniesień do wymogu udostępniania lokomotywy zastępczej przez wykonawcę (dostawcę).</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja lokomotywy zastępczej zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia i tym samym wydłużać będzie czas całej operacji. Przy tym, wyłączenie tego obowiązku z zakresu Dostawy wpłynie na znacząco na wycenę oferty. Dodatkowo, wprowadzone rekompensaty stanowiłyby dodatkowe karanie wykonawcy w stosunku do kar zastrzeżonych z tytułu nieterminowego wykonania usług serwisowych oraz wskaźnika gotowości.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podkreśla, iż wymóg udostępnienia lokomotywy zastępczej stanowi alternatywę dla Dostawcy w przypadkach określonych w umowie. W przypadku kiedy Dostawca nie zapewni lokomotywy zastępczej będzie zobligowany do zapłacenia rekompensaty. Zapewniając lokomotywę zastępczą Dostawca ma wpływ na nie pogorszenie wskaźnika „G” w wyniku braku możliwości eksploatacji lokomotywy dostarczonej w ramach umowy.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie będzie miało miejsce dodatkowe karanie, ponieważ wartość naliczonej rekompensaty w danym okresie dla którego rozliczany jest wskaźnik „G” zostanie zaliczona na poczet kar z tytułu pogorszenia wskaźnika „G” poniżej wartości 0,95. Zagadnienie to jest wyraźnie uregulowane w Specyfikacji, Część V pkt 2 oraz w uzupełnionej treści §12.5 lit. a) i b) umowy.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
<p>27.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1: § 9. pkt. 9.11</p>		<p>Z uwagi na logistyczno-techniczne aspekty, wnosimy o wydłużenie czasu zakończenia naprawy w ramach serwisu korekcyjnego z "48" do "72" godzin. Przy tym, czynnikiem dyscyplinującym dla wykonawcy, żeby lokomotywa jak najszybciej wróciła do ruchu jest współczynnik gotowości i towarzyszące kary umowne.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie akceptuje wniosku o wydłużenie czasu zakończenia naprawy w ramach serwisu korekcyjnego z 48 do 72 godzin. Zwracamy uwagę Oferentów, że Zamawiający przewidział, iż „jeżeli zachodzi konieczność wymiany części, których wymiary przekraczają możliwość przetransportowania przez Dostawcę z zachowaniem czasu zakończenia naprawy (nie dotyczy to transportu części „krytycznych”) lub części podlegające wymianie są trudnodostępne, a Dostawca nie był zobowiązany do ich stałego magazynowania (jako części „krytycznych”), to czas zakończenia naprawy zostanie obustronnie uzgodniony, lecz nie będzie on przekraczać 5 Dni roboczych od zgłoszenia awarii .</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

28.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.13	<p>Wnosimy o wydłużenie terminu "48" godzin do "72". Wnosimy o wykreślenie z Umowy oraz SPP wszelkich odniesień do wymogu udostępniania lokomotywy zastępczej przez wykonawcę (dostawcę).</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja lokomotywy zastępczej zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia i tym samym wydłużać będzie czas całej operacji. Przy tym, wyłączenie tego obowiązku z zakresu Dostawcy wpłynie na znacząco na wycenę oferty. Dodatkowo, wprowadzone rekompensaty stanowiąby dodatkowe karanie wykonawcy w stosunku do kar zastrzeżonych z tytułu nieterminowego wykonania usług serwisowych oraz wskaźnika gotowości.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odniósł się do powyższych kwestii udzielając odpowiedzi na pytania nr 26 i 27.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
29.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.16	<p>Wnosimy o wykreślenie postanowień mówiących o skróceniu terminów deklarowanych przez Wykonawcę- wiążące powinny być tylko terminy wskazane przez Wykonawcę w Załączniku 3, arkusz 3, kolumna F. Wykonawca wskaże realne, tj. w normalnych okolicznościach możliwe do wykonania terminy dostaw części zamiennych.</p> <p>Wnosimy o zmianę w §9 ust. 9.16 pkt 3) Umowy, że czas przystąpienia do wymiany i jej zakończenia będą każdorazowo uzgadniane przez Strony. Terminy dostawy kół lub zestawów kołowych są zależne od aktualnej sytuacji w branży i wykraczają poza 30 dni.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie narzuca 30-dniowego terminu realizacji dostawy zestawów kołowych. 30-dniowy termin określony w §9.16 pkt 3) dotyczy usługi wymiany kół monoblokowych na osiach zestawów kołowych lub wymiany zestawu kołowego. Termin jest liczony od zlecenia wykonania tej czynności przez Zamawiającego w ramach serwisu dodatkowego. Niezależnie od powyższego w pkt 1 tego samego paragrafu Zamawiający wskazuje, iż termin dostawy zestawów kołowych nie powinien trwać dłużej niż 180 dni. Powyższe oznacza, że Zamawiający liczy się z tym, że dostawa kół wykracza poza 30 dni wskazane przez Oferenta, zaś sama czynność montażu zestawów kołowych opisana w ust. 3) zostanie zlecona po potwierdzeniu dostawy/ dostępności zestawów kołowych.</p> <p>Zamawiający oczekuje takiego zarządzania stanami magazynowymi i koordynacji zaopatrzenia przez Dostawcę, aby był on w stanie wywiązać się z dostawy części do lokomotywy w czasie nie dłuższym niż określony w §9.16.</p> <p>W odniesieniu do innych części Zamawiający zawarł też informację dodatkową w załączniku nr 3 do umowy, aktusz 3: W kolumnie "F" Zamawiający oczekuje terminu dostępności części nie dłuższego niż 60 dni, za wyjątkiem takich części jak: silnik trakcyjny, wózek, koło monoblokowe i zestaw kołowy, dla których dostępność oczekiwana wynosi 180 dni; (...)"</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>



<p>30.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.17</p>	<p>Wnosimy o zmianę, że wszelkie koszty związane z transportem lokomotywy do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy pokrywa i taki transport organizuje Odbiorca, za wyjątkiem, gdy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej konieczne jest dostarczenie lokomotywy do zakładu producenta, wówczas uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje wykonawca. Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym wydłużać będzie czas całej operacji. Pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty w tym zakresie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odnosił się do kosztów transportu przy okazji odpowiedzi na pytania: 5, 11 i 20. Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
<p>31.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 10, pkt. 10.2</p>	<p>Pkt 10. 2 jest niespójny z postanowieniami par. 9 ust. 12 Umowy. Wnosimy o stosowne poprawienie treści par. 10 ust. 2. Par. 9 ust. 12 słusznie przyjmuje, że niektóre awarie/usterki, które nie skutkują koniecznością wyłączenia lokomotywy z eksploatacji mogą zostać naprawione po jakimś czasie, w tym podczas czynności serwisu prewencyjnego.</p> <p>Ponadto, wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy organizuje Odbiorca oraz wszelkie koszty związane z transportem lokomotywy pokrywa Odbiorca, za wyjątkiem, gdy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej konieczne jest dostarczenie lokomotywy do zakładu producenta, wówczas uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje wykonawca. Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty oraz wydłużać będzie czas całej operacji.</p> <p>Odpowiedź: W §10.2 na końcu zdania trzeciego dopisuje się po przecinku: „chyba że zgodnie z §9.12 lit.b) Dostawca zdecyduje o dokonaniu takiej naprawy podczas następných zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego”. Po niniejszym uzupełnieniu treść zdania 3-go brzmi następująco: „W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii, a w przypadku braku takiej możliwości, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu, chyba że Dostawca zdecyduje zgodnie z §9.12 lit.b) o dokonaniu takiej naprawy podczas następných zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego”.</p> <p>Jeśli chodzi o drugą część pytania, to Zamawiający odniósł się do poruszonej kwestii przy okazji odpowiedzi na pytania 5, 11, 20 i 30. Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

<p>32.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1: § 10, pkt 10.5</p>	<p>Zapewnienie komunikacji hot-line w każdym urzędowym języku kilkukrotnie podroży koszty obsługi hot-ilne. W związku z tym wnosimy o zawężenie listy języków kontaktu w hot-line do języków: polskiego, niemieckiego i angielskiego.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odniósł się do wniosku Oferenta w odpowiedzi na pytanie nr 8 dotyczące treści Specyfikacji. Zamawiający nadaje §10.5 umowy na Zadanie 1 następujące brzmienie: "Dostawca zapewni wsparcie telefoniczne (<i>hot-line</i>) czynne w systemie ciągłym (24 godziny przez wszystkie dni tygodnia), umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim oraz w języku urzędowym kraju, zgodna z miejscem jej lokalizacji adekwatnie do posiadanego przez pojazd dopuszczenia do eksploatacji, przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim." Jednocześnie Zamawiający zmienia §10.5 umowy na Zadanie 2 nadając mu następującą treść: „Dostawca zapewni wsparcie telefoniczne (<i>hot-line</i>) czynne w systemie ciągłym (24 godziny przez wszystkie dni tygodnia), umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim.”</p>
<p>33.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1: § 10, pkt. 10.6</p>	<p>Zgłoszenie elektroniczne może mieć inne formy niż email, dlatego wnosimy o doprecyzowanie, że potwierdzenie nastąpi w drodze emaila lub dedykowanym systemie elektronicznym.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w §10.6 jednoznacznie wskazał, w jakiej formie winno nastąpić zgłoszenie problemu: „W przypadku stwierdzenia awarii lub nieprawidłowości w działaniu lokomotywy, przedstawiciel Odbiorcy skontaktuje się z Koordynatorem serwisu telefonicznie lub emailowo dokonując zgłoszenia zaistniałego problemu na numer telefonu/adres wskazany w danych kontaktowych stanowiących Załącznik nr 6 (...).” Zamawiający nie wskazuje żadnej innej formy zgłoszenia. Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

34.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 10, pkt. 10.15	<p>„Dopuszczenie do użytkowania” (ang. release to service) jest pojęciem zdefiniowanym w Rozporządzeniu wykonawczym KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011. „dopuszczenie do użytkowania” oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. A zatem jest to formalny wyczerpujący dokument stwierdzający wykonanie czynności serwisowych. Jakkolwiek inne dokumenty o podobnym charakterze mogą jedynie wprowadzać wątpliwości interpretacyjne co do skutków wystawiania wielu takich dokumentów. W tym kontekście wnosimy o wykreślenie słów "Odbiorca poprzez podpisanie serwisowego protokołu odbioru potwierdzi usunięcie zgłoszonej nieprawidłowości lub wykonania innych czynności serwisowych. Protokół taki powinien zostać podpisany przez przedstawicieli obu stron bezpośrednio po zakończeniu prac i po zweryfikowaniu, że lokomotywa działa poprawnie i wymagane czynności zostały wykonane. Protokół podpisany przez przedstawicieli Dostawcy i Odbiorcy, stanowi dowód wykonania czynności serwisowych. Protokół może zostać podpisany zdalnie z wykorzystaniem poczty elektronicznej także w innych przypadkach niż określone w §4.11, ale tylko wtedy, jeśli przedstawiciele stron tak uzgodnią przed przystąpieniem do danej czynności serwisowej."</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił już odpowiedzi przy okazji pytania nr 14 i dokonuje korekty w ostatnim zdaniu §10.15 umowy, pomijając w nim słowa: „ale tylko wtedy, jeśli przedstawiciele stron tak uzgodnią przed przystąpieniem do danej czynności serwisowej” i zastępując odesłanie do „§4.11” na „§4.12”. Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
35.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 11, pkt. 11.3	<p>Wnosimy o wykreślenie tego postanowienia w całości.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie tego zapisu. Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

<p>36.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 11, pkt. 11.8</p>		<p>Okoliczności uzasadniające odstąpienie od umowy zostały określone zbyt szeroko w sposób odbiegający od przyjętych standardów. Wnosimy o zmianę w tym postanowieniu poprzez zastąpienie słów "chyba że nie wykonywanie lub nienależyte wykonywanie usług serwisu wynika z niedopełnienia obowiązków przez Odbiorcę" słowami "chyba że nie wykonywanie lub nienależyte wykonywanie usług serwisu nie wynika z niedopełnienia obowiązków przez Dostawcę".</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę, ponieważ jej wynik byłby nielogiczny i sprzeczy z zawartą w pytaniu intencją Oferenta. Przesłanka uporczywego niewykonywania obowiązków przez Dostawcę, jest już bowiem dalej idąca niż niedopełnienie przez Dostawcę obowiązków. Natomiast negatywna przesłanka niedopełnienia obowiązków przez Odbiorcę, ma na celu ograniczenie Odbiorcy w możliwości odstąpienia od umowy. Proponowana zmiana utrudniałaby zatem Dostawcy możliwość powołania się na niewywiązywanie się przez Odbiorcę z obowiązków umownych, jako okoliczność usprawiedliwiającą nienależyte wykonywanie usług serwisu.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
<p>37.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1Zadan; § 12. pkt. 12.2</p>		<p>Oczekiwana kwota kary umownej jest zbyt wygórowana w stosunku do zakresu potencjalnych negatywnych skutków nienależytego świadczenia. Wnosimy o zmniejszenie możliwej kary umownej z "10%.." do "15 tys euro" w przypadku serwisowania czterech lub więcej sztuk lokomotyw; ograniczenie liczby lokomotyw dostarczonych w wykonaniu umowy poniżej czterech sztuk, skutkować będzie odpowiednim zmniejszeniem kary umownej.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przeanalizował wniosek, ale nie widzi możliwości skorygowania zapisów bez uszczerbku zabezpieczenia swoich interesów. Limitowanie kary do poziomu 15 tys. EUR dla 4 lokomotyw przy 8 latach trwania umowy serwisowej byłoby nieracjonalne.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający doprecyzowuje §12.2 umowy dostawy na Zadanie 1, nadając mu następujące brzmienie: "Strona odstępująca od umowy z przyczyn leżących wyłącznie po drugiej stronie, o ile odstąpienie od umowy ograniczone jest jedynie do usług serwisowych (zgodnie z §11.6 i § 11.7), może żądać zapłaty kary umownej w wysokości 10% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu czterech lokomotyw. Skumulowana szacunkowa wartość czterech lokomotyw (4 x $Css_{(i)}$) wskazana jest w Załączniku nr 3 (arkusz 1, wiersz 20); ograniczenie liczby lokomotyw dostarczonych w wykonaniu umowy poniżej czterech sztuk, skutkować będzie odpowiednim zmniejszeniem podstawy naliczania kary umownej."</p> <p>Treść §12.2 umowy dostawy na Zadanie 2 będzie taka sama, z tą jedynie różnicą, że dwukrotnie użyte słowo „czterech” zastąpione jest słowem „trzech”, zaś zawartość nawiasu „(4 x $Css_{(i)}$)” zastępuje się „(3 x $Css_{(i)}$)”.</p>

38.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.7	<p>W pkt 1) wnosimy o zmianę terminu wymiany kół monoblokowych z "12" na "20" dni robocze. Nie ma możliwości wykonania wymiany kół monoblokowych w 12 dni kalendarzowych.</p> <p>Dodatkowo, wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 1) do maksymalnie 15 tys. euro.</p> <p>W pkt 2) wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 2) do maksymalnie 15 tys. euro.</p> <p>W pkt 3) wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 3) do maksymalnie 15 tys. euro.</p> <p>W pkt 4) wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 4) do maksymalnie 10% wartości netto danej części.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przeanalizował wniosek, lecz nie widzi możliwości wydłużenia czasu, w którym winna zostać dokonana wymiana kół monoblokowych, Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że czas 12 dni jest przewidziany tylko dla czynności demontażu, montażu oraz regulacji, a nie obejmuje czasu na dostawę kół / zestawów kołowych. Limitowanie kar do zaproponowanego poziomu 15 tys. EUR jest nieakceptowane.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
39.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.8	<p>Wnosimy o wykreślenie w §12 Umowy dostawy ustępu 12.8 w całości. Rozumiemy intencje Zamawiającego, pragniemy jednak podkreślić, że sprawna obsługa serwisowa przez Wykonawcę jest wymuszona poprzez określenie wskaźnika gotowości, a tym samym potrzeby Zamawiającego są chronione w tym zakresie. Poziom wskaźnika gotowości obwarowany karami umownymi jest elementem dyscyplinującym Wykonawcę w zakresie szybkości serwisu, w tym wykonania poszczególnych napraw.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do wniosku Oferenta i treść zawarta w paragrafie 12.8 zostaje usunięta w całości.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
40.	Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.9	<p>Wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w 12.9 do maksymalnie 10% wartości netto danej części lub odpowiednio 10% wynagrodzenia netto usługi.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany treści ostatniego zdania w §12.9 nadając jej następujące brzmienie: "(...)Odbiorca może obciążyć Dostawcę karą umowną za każdy dzień zwłoki w wysokości 75 EUR. Całkowita suma kary za ten sam przypadek zwłoki nie może wynieść więcej niż 10.000 EUR, a jeżeli zwłoka dotyczy przyjętych przez Odbiorcę do realizacji innych usług - także nie więcej niż 20 % ustalonego wynagrodzenia netto lub 20% ceny netto zamówionej części zamiennej".</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>



<p>41.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.10</p>	<p>Wnosimy o wykreślenie w §12 Umowy dostawy ustępu 12.10 w całości. Zapisy 12.10 skutkują faktycznie wielokrotnym karaniem dostawcy za te same przypadki zwłoki i stanowią nieakceptowalne odejście od standardów przyjętych na rynku. Próba skalkulowania skutków takich zapisów spowoduje wzrost stawki serwisowej.</p> <p>Odpowiedź: Tak samo jak w odpowiedzi na pytanie 39, Zamawiający wyjaśnia, że §12.9-10 dotyczy jedynie usług serwisu dodatkowego (§9.1 pkt 4 lit. a) i d) oraz innych usług (§9.1 pkt 5), których czas nie jest brany pod uwagę przy ustalaniu wskaźnika gotowości „G”. Zarzut wielokrotnego karania za ten sam przypadek jest tu również całkowicie niezasadny.</p> <p>Zważywszy zaś na wyłączny charakter kar umownych, to w przypadku gdy na skutek zwłoki Dostawcy z ww. serwisem lub usługami Odbiorca byłby pozbawiony możliwości eksploatacji lokomotywy przez okres miesiąca, zasadnym jest, aby w kara umowna za każdy kolejny dzień zwłoki uległa podwyższeniu z 75 EUR do 500 EUR. Zagrożenie takim podwyższeniem, powinno mobilizować Dostawcę do zakończenia usługi lub dostawy.</p> <p>W celu uniknięcia wątpliwości, jaka wysokość kary umownej zastrzerzona jest w pierwszym miesiącu trwania zwłoki oraz dokonując obniżenia maksymalnej wysokości sumy kar za ten sam przypadek zwłoki, Zamawiający następująco zmienia §12.10 po słowach ujętych w nawiasie: “wtedy kara umowna za każdy dzień zwłoki po upływie pierwszego miesiąca zwłoki wynosi 500 EUR, z tym że całkowita suma kar za ten sam przypadek zwłoki nie może przekroczyć 2% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu $C_{ss(i)}$, ustalonej zgodnie z §12.2 zdanie drugie.”</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
---	--

<p>42.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 12. pkt. 12.11</p>		<p>Wnosimy o wykreślenie w §12.11 Umowy dostawy pkt 1) i 3). Te zapisy skutkują faktycznie wielokrotnym karaniem dostawcy za te same przypadki zwłoki i stanowią nieakceptowalne odejście od standardów przyjętych na rynku. Próba skalkulowania skutków takich zapisów spowoduje wzrost stawki serwisowej.</p> <p>Ponadto, wnosimy o wyjaśnienie na przykładzie, co oznacza brak wsparcia oraz jak konkretnie będzie wyglądało naliczanie kary wskazanej w pkt 2 w par. 12.11?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie §12.11 pkt 1) i 3) umowy dostawy, gdyż oczekuje terminowej realizacji usług serwisowych oraz zabezpieczenia części krytycznych.</p> <p>W ramach zapewnienia <i>hot-line</i>, czyli wsparcia telefonicznego Zamawiający oczekuje możliwości skontaktowania się maszynisty z serwisantem zapewniającym wsparcie techniczne w językach urzędowych krajów wskazanych w Konfiguracji I, a w języku polskim dla Konfiguracji II. Przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim. Trzykrotne nieodebranie telefonu, w przedziale łącznym 20 minut, wybranego przez przedstawiciela Zamawiającego na numer wskazany przez Dostawcę jako nr „hot-line” ani nieoddzwonienie przez serwisanta zapewniającego wsparcie techniczne w czasie określonym powyżej, będzie odczytywane jako niezapewnienie wsparcia. Jako niezapewnienie wsparcia będzie uznana też sytuacja, w której pomimo nawiązania w wymaganym czasie łączności telefonicznej nie został zapewniony kontakt z serwisantem zapewniającym wsparcie w języku, którym posługuje się maszynista spośród języków wymaganych dla danej Konfiguracji zgodnie ze Specyfikacją.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
<p>43.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 12. pkt. 12.12</p>		<p>Wnosimy o ograniczenie maksymalnej łącznej sumy pozostałych kar umownych oraz zryczałtowanych rekompensat (zdanie drugie 12.12) do 5% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu Css(I), ustalonej zgodnie z §12.2.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uprzejmie informuje, iż dokonał znacznego zmniejszenia wysokości kar umownych w stosunku do przewidywanych w poprzedniego przetargu i nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

<p>44.</p> <p>Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.17</p>		<p>Wnosimy o dodanie po słowach §2.5" słów "za wyjątkiem gdy odpowiedzialność powstała w związku ze świadczeniem usług utrzymania (serwisu), wówczas całkowita odpowiedzialność jest ograniczona do maksymalnej wysokości 800 000 EUR". Dodatkowo, wnosimy o wykreślenie z ppkt b) słów " i serwisowania".</p> <p>Odpowiedź: Ograniczenia odpowiedzialności w obszarze świadczenia usług są określone w §12.12 zdanie drugie oraz w innych ustępach paragrafu 12 jako ograniczenia dla sumy kar z tytułu poszczególnych przypadków świadczenia usług. W związku z tym Zamawiający nie widzi potrzeby wprowadzenia kolejnego podlimitu.</p> <p>Wniosek o wykreślenie słów „i serwisowania”, jest nieuzasadniony, albowiem lokomotywy będące przedmiotem umowy są jednocześnie przedmiotem dostawy i serwisowania. Zamawiający zwraca nadto uwagę, że istotnym elementem wzajemnej współpracy z Dostawcą jest realizowanie usług serwisu prewencyjnego, korekcyjnego oraz dodatkowego.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
<p>45.</p> <p>SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 23 oraz SPP, Część IV. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY</p>		<p>Wykonawca stworzył sprawdzony już w praktyce systemu zarządzania projektami i ryzykiem w oparciu o ISO31000. U Wykonawcy jest to wewnątrzfirmowy proces. Jakikolwiek wykaz ryzyk wspólnych nie jest przewidziany.</p> <p>Prosimy o wykreślenie tego wymogu.</p> <p>Wykonawca deklaruje gotowość do udzielenia wsparcia Odbiorcy przy sporządzaniu wykazu ryzyk jego dotyczących.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dziękuje za udzieloną informację wyjaśniając jednocześnie, że nie chodzi mu o wewnątrzfirmowy system zarządzania ryzykiem, a o ogólnie obowiązujące przepisy dotyczące wspólnej oceny bezpieczeństwa, zgodnie z Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 w sprawie z dnia 30 kwietnia 2013 r. „W sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka” oraz bezpieczeństwa kolei zgodnie z DYREKTYWĄ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. „W sprawie bezpieczeństwa kolei”.</p> <p>ROZDZIAŁ II. ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA KOLEI I ZARZĄDZANIE NIM</p> <p><i>Artykuł 4. Rola podmiotów systemu kolei Unii w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei.</i></p> <p>4. Bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w ust. 3, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i wszystkie inne podmioty, które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, w tym producenci, (...):</p> <p>a) wdrażają niezbędne środki kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe przepisy oraz złożoną powyżej deklarację Oferenta dotyczącą współpracy Zamawiający oczekuje przygotowania Wykazu ryzyk zgodnie z wymaganiami Specyfikacji, jakie zidentyfikuje Dostawca na styku współpracy z Zamawiającym związanych z dostawą oraz ze świadczeniem usług serwisowych, które będą stanowiły podstawę do wdrożenia niezbędnych środków kontroli.</p>



46.	<p>SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 24 oraz SPP, Część IV. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY</p>	<p>Lokomotywy Wykonawcy są skonstruowane i zbudowane zgodnie z wymogami obowiązujących TSI, co oznacza również spełnienie odpowiednich wymogów w zakresie zapobiegania wypadkom. W dokumentacji pojazdu znajdują się informacje i wskazówki dotyczące bezpieczeństwa i zagrożeń dla maszynistów i pracowników utrzymania. Wykaz ryzyk zawodowych nie jest przewidziany. Za ryzyka zawodowe specyficzne dla użytkownika eksploatującego pojazd odpowiada Odbiorca. Prosimy o wykreślenie tego wymogu. Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do wniosku Oferenta i wykreślił wskazany w pytaniu punkt 24 i słowa „oceny ryzyka zawodowego oraz” zawarte w opisie dokumentów przekazywanych w trakcie odbioru technicznego.</p>
47.	<p>SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 6</p>	<p>Wykonawca dostarcza rysunki w formacie TIFF/G4. Dlatego też prosimy Odbiorcę o rozszerzenie poniższego wymogu o kolejny format: „... dostarczyć ... w wersji elektronicznej *pdf lub TIFF/G4...” Odpowiedź: Zamawiający dokonuje następującej zmiany pierwszego zdania w części IV Specyfikacji pkt 6: „Dostawca najpóźniej w dniu odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania powinien dostarczyć przynajmniej jeden komplet tej dokumentacji w języku polskim w wersji elektronicznej *pdf lub TIFF pod warunkiem, że rysunki zachowują czytelność umożliwiającą korzystanie z tej dokumentacji.”</p>

<p>48.</p>	<p>SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 7</p>	<p>Zwracamy się do Odbiorcy z prośbą o uzupełnienie tego wymogu w następujący sposób: Katalog części zamiennych w języku polskim albo niemieckim lub angielskim wraz z wykazem producentów i dostawców (z numerami katalogowymi umożliwiającymi sprawne zamawianie części), w tym także, rysunki poglądowe z wymiarami oraz instrukcje ich naprawy i obsługi technicznej, o ile te dostarczane są przez producenta. Instrukcje naprawy i obsługi technicznej są elementem składowym dokumentacji utrzymaniowej.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie, czy Odbiorca pod pojęciem „aktualizacji ... minimum raz do roku” rozumie aktualizację ograniczoną do okresu gwarancyjnego.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie, czy rysunki poglądowe wraz z wymiarami mają być przekazane Odbiorcy jednorazowo w formacie TIFF/G4 dodatkowo, oprócz katalogu części.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje następującej korekty treści wskazanego w pytaniu punktu 7: „Katalog części zamiennych w języku polskim lub angielskim wraz z wykazem producentów i dostawców (z numerami katalogowymi umożliwiającymi sprawne zamawianie części), w tym także, rysunki poglądowe z wymiarami oraz instrukcje ich naprawy i konserwacji, o ile te dostarczane są przez producenta. Należy dostarczyć jeden egzemplarz w wersji papierowej i jeden w wersji elektronicznej edytowalnej lub interaktywny elektroniczny katalog części zamiennych, przy spełnieniu warunku bezterminowej dostępności tego katalogu dla przedstawicieli Odbiorcy w ramach zawartej umowy dostawy na czas jej obowiązywania wraz z pierwszą lokomotywą danej Konfiguracji najpóźniej na dwa tygodnie przed jej odbiorem technicznym. W przypadku, gdy dostarczony katalog elektroniczny nie jest aktualizowany poprzez łącze internetowe Dostawca zobowiązany jest nieodpłatnie dostarczać Odbiorcy aktualizację 1 szt. tego katalogu minimum raz do roku przez cały okres trwania umowy. W przypadku gdy, Instrukcje naprawy i obsługi technicznej są zawarte w dokumentacji utrzymaniowej nie zachodzi potrzeba ich dublowania.</p> <p>Zamawiającemu przysługuje prawo do uzyskania rysunków poglądowych wraz z wymiarami, a Dostawca zobowiązuje się do ich nieodpłatnego przekazania w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania informacji z zapotrzebowaniem na dany rysunek. W przypadku braku rysunku wśród plików, które zostały przekazane jednorazowo Dostawca winien dokonać uzupełnienia braku w trybie określonym w zdaniu poprzednim.</p> <p>Zamawiający dopuszcza, aby rysunki poglądowe były przekazane w formacie *pdf, TIFF pod warunkiem, że rysunki zachowują czytelność umożliwiającą korzystanie z tej dokumentacji.”</p>
<p>49.</p>	<p>SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Tekst pod Punktem 25</p>	<p>Zwracamy się do Odbiorcy z prośbą o uzupełnienie tego wymogu w następujący sposób: „Rysunki techniczne powinny być udostępnione w wersji edytowalnej lub w nieedytowalnym formacie TIFF/G4 elementów nieznormalizowanych, takich jak”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje wymóg udostępnienia rysunków technicznych w wersji edytowalnej.</p>

50	<p>Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania I oraz dla Zadania II</p>	<p>Nowoczesne lokomotywy mają przegląd P4 po ośmiu latach lub 1.200.000 km przejechanych. Oznacza to, że przy rocznym przebiegu 180 tys km, przegląd P4 wypadłby po około 6 i pół roku eksploatacji. Wnosimy o zmianę formuły na: $4 \times CsI \times 1.200.000$</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty ilości kilometrów stanowiącej podstawę do obliczania skumulowanej wartości serwisu (Css). W konsekwencji niniejszego Zamawiający dokonuje zmiany dwóch ostatnich zdań „Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania I oraz dla Zadania II” zapisów Specyfikacji: „Dla Zadania pierwszego Cs_{sI} przyjmuje postać: $4 \times CsI \times 1.200.000$. Dla Zadania drugiego Cs_{sII} przyjmuje postać: $3 \times Cs_{sII} \times 1.200.000$.”</p>
51.	<p>Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania I oraz dla Zadania II</p>	<p>Podobnie, jak dla Zadania pierwszego, wnosimy o zmianę formuły na: $3 \times Cs_{sII} \times 1.200.000$</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonał wnioskowanej korekty przy okazji odpowiedzi związanej z pytaniem nr 50.</p>
52.	<p>Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Indeksacja cen (stawek) CsI i Cs_{sII}, Cs_{dI} i Cs_{dII}</p>	<p>Wnosimy o zastosowanie dla wyliczenia wskaźnika LC wskaźników w zakresie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw łącznie z wypłatami z zysku w czwartym kwartale rozliczanego roku, ogłaszanych przez GUS.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uwzględni propozycje i dokonuje korekty wskaźników indeksacji łącząc dotychczasową metodologię z propozycją Oferenta: Wskaźnik indeksacji kosztów pracy będzie zatem składał się w 50% ze wskaźnika LC, oraz w 50% z zaproponowanego wskaźnika GUS. Szczegóły zostaną przedstawione w ujednoliconej wersji Specyfikacji.</p>
53.	<p>Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Indeksacja cen (stawek) CsI i Cs_{sII}, Cs_{dI} i Cs_{dII}</p>	<p>Wnosimy o zastosowanie dla wyliczenia wskaźnika LC wskaźników w zakresie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw łącznie z wypłatami z zysku w czwartym kwartale rozliczanego roku, ogłaszanych przez GUS.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonał wnioskowanej korekty przy okazji odpowiedzi związanej z pytaniem nr 52.</p>
54.	<p>Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.3 Cena za naprawę rewizyjną P4 lokomotywy (Cp4); Indeksacja cen: Cp4I, Cp4II,</p>	<p>Wnosimy o zastosowanie dla wyliczenia wskaźnika LC wskaźników w zakresie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw łącznie z wypłatami z zysku w czwartym kwartale rozliczanego roku, ogłaszanych przez GUS.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uwzględni propozycje i dokonuje korekty wskaźników indeksacji łącząc dotychczasową metodologię z propozycją Oferenta: Wskaźnik indeksacji kosztów pracy będzie zatem składał się w 50% ze wskaźnika LC, oraz w 50% z zaproponowanego wskaźnika GUS. Szczegóły zostaną przedstawione w ujednoliconej wersji Specyfikacji.</p>

Informacja wysłana do Oferentów w dniu 13.04.2021



uprzejmie dziękujemy za pytania zadane w postępowaniu pn.:

"Dostawa lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy P4"

Informujemy, iż **czas wyznaczony na zadawanie pytań minął w dniu 09.04.2021** i aktualnie trwają prace nad **opracowaniem kompletu odpowiedzi na zadane w terminie pytania oraz wersji ujednoliconej dokumentów** (tj. Specyfikacji oraz umów, które zostaną opatrzone w zmiany, do których przychylił się Zamawiający).

Z uwagi na fakt, iż jesteśmy zobligowani do publikacji i udostępnienia w/w dokumentów Oferentom z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym koniecznym do analizy wyjaśnień i zmian wprowadzonych przez Zamawiającego, informujemy, iż przychylił się do Państwa wniosków o wydłużenie terminu składania dokumentów i ofert do aukcji **do dnia 07.05.2021** (w opublikowanym przetargu dnia 26.02.2021 termin ten wyznaczono na dzień 23.04.2021).

Uprzejmie Państwa prosimy o zapoznawanie się na bieżąco z **kolejnymi pytaniami Oferentów i odpowiedziami Zamawiającego**, jakie zostały już opublikowane pod adresem:

<https://www.pccintermodal.pl/dostawa-lokomotyw-elektrycznych-wraz-ze-swiadczeniem-przez-oferenta-uslug-serwisu-w-zakresie-pelnego-utrzymania-w-okresie-gwarancji-oraz-po-gwarancji-az-do-pierwszej-naprawy-p4-2/>

Biorąc pod uwagę ilość oraz szczegółowość zadawanych pytań, Zamawiający ma nadzieję, iż udzielając na nie odpowiedzi wyeliminował wątpliwości, jakie Oferenci zgłosili po analizie udostępnionych dokumentów.

Z uwagi na powyższe Zamawiający zamyka rundę pytań przypominając, że zgodnie z zapisami Specyfikacji nie ma obowiązku udzielania odpowiedzi na pytania zadane po terminie.

Pytania cz. 5. Opublikowane w dniu 14.04.2021

No	Ref. No	Pytan
1	Specyfikacja_Lok_elektryczne SPP Części I 1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert 11. Referencje	Uprzejmie prosimy o zmodyfikowanie klauzuli 11 w następujący sposób: „ 11. Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych. W przypadku składania oferty na realizację Zadania pierwszego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 6 referencji, zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej, udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, na rzecz których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 48-miesiący licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej 4 sztuk. Spośród tych 4 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec. Pozostałe referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich

lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej w trzech krajach z których jednym jest Polska

W przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 5 referencji udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 48-miesiący licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej 3 sztuk. Spośród tych 3 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski lub Włoch. ..

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonuje korekty treści Części I pkt 1.1. ust 11 specyfikacji na następującą:

11. „Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych.

W przypadku składania oferty na realizację Zadania pierwszego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 6 referencji, zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej, udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, na rzecz których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej 4 sztuk. Spośród tych 4 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec. Pozostałe referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej w trzech krajach z których w jednym z nich zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC. Zamawiający uzna za prawidłowe przedstawienie referencji dla lokomotyw posiadających na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.

W przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 5 referencji udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem

udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czterosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej 3 sztuk. Spośród tych 3 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie kraju, w którym zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC. Zamawiający uzna za prawidłowe przedstawienie referencji dla lokomotyw posiadających na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie tj. wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.

Referencje złożone dla każdego z zadań powinny zawierać jako minimum następujące informacje: kraj dostawy, ilość oraz typ dostarczonych lokomotyw, poziom ETCS, wszystkie kraje, dla których poszczególne pojazdy posiadały dopuszczenie do eksploatacji, termin/okres realizacji dostawy, pozytywną opinię klienta dotyczącą wywiązania się Oferenta z warunków zawartej umowy, wskazanie okresu gwarancji, jaką zostały objęte wyprodukowane lokomotywy. Brak informacji o długości okresu udzielonej gwarancji lub brak potwierdzenia, że lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada zabudowany ETCS nie będzie stanowił podstawy do nieuznania lub odrzucenia referencji

Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji przedłożonych referencji, dlatego wymaga, aby referencje zawierały dane kontaktowe osoby (nr telefonu i adres mailowy), która udzieli informacji w przypadku pytań Zamawiającego dotyczących przebiegu współpracy pomiędzy Oferentem a podmiotem, który udzielił referencji.

Jeśli przedstawione referencje nie obejmują takich danych, wówczas należy je przedstawić jako informację uzupełniającą w piśmie przewodnim (wskazanym wyżej w pkt 1).

W przypadku, gdy Oferent jest członkiem grupy kapitałowej, w skład której wchodzi podmiot będący producentem lokomotyw, dopuszczalne jest przedstawienie referencji wystawionych na producenta, które zostaną Oferentowi udostępnione przez producenta lokomotyw, o ile fakt udostępnienia zostanie potwierdzony pisemnie przez producenta, zaś fakt istnienia powiązań kapitałowych zostanie wykazany przez Oferenta odpowiednimi dokumentami rejestrowymi oraz oświadczeniami.

W odpowiedzi na część pytania Oferenta dotyczącą prośby o możliwość zawarcia informacji, które nie zostały zawarte na referencjach (np. okres gwarancji) mogły być przedstawione jako informacja uzupełniająca w piśmie przewodnim zamawiający zwraca uwagę że w odpowiedziach opublikowanych w dniu 30.03.2021 wskazał iż „Brak informacji o długości okresu gwarancji nie będzie stanowił podstawy do nieuznania lub odrzucenia referencji”. W przypadku jeżeli Oferent chciałby wskazać okres gwarancji jakim były objęte

		lokomotywy, których dotyczą przedłożone w toku postępowania referencje to może tego dokonać w trybie informacji uzupełniającej w piśmie przewodnim.
2	Specyfikacja_Lok_elektryczne SPP Części I 1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert 11. Referencje	<p>Rozumiemy, że parametry techniczne produkowanych i dostarczanych lokomotyw trakcyjnych czteroosiowych, które zostaną zaprezentowane jako lokomotywy referencyjne, nie są gorsze od podanych w części III pkt 2 w „Podstawowe dane techniczne lokomotyw do dostawy”. Prosimy o potwierdzenie.</p> <p>Odpowiedź Zamawiającego: Zamawiający określa, że lokomotywy dla których Oferent jest zobowiązany przedstawić referencje powinny posiadać parametry techniczne nie gorsze niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. układ osi: Bo' Bo' 2. napięcie zasilania: <ul style="list-style-type: none"> - dla Konfiguracji I przynajmniej system zasilania 3 kV DC; 15kV 16 2/3 Hz oraz 25 kV 50 Hz AC - dla Konfiguracji II przynajmniej system zasilania 3 kV DC 3. moc ciągła: minimum 5 MW przy wszystkich rodzajach zasilania 4. siła pociągowa przy rozruchu: minimum 300 kN 5. szerokość toru: 1435 mm 6. masa służbowa: maksymalna 90 ton EN15528:2015 7. maksymalny nacisk na szynę: 221 kN (22,5 tony/oś) EN15528:2015 8. nominalna średnica okręgu tocznego: nie mniej niż 1250 mm 9. długość lokomotywy ze zderzakami: maksymalnie 20 000 mm 10. skrajnia: UIC 505-1 11. Ilość silników trakcyjnych – 4 12. minimalny promień łuku – 150 m
3	SPP Części V, rozdział 2 Usługi Serwisowe – Wskaźnik gotowości G pkt. B.	<p>Uprzejmie prosimy o modyfikację zapisów w odniesieniu do Części V, rozdział 2 Usługi Serwisowe – Wskaźnik gotowości G pkt. B. jak niżej:</p> <p>B. (...) W przypadku awarii lokomotywy naprawa lokomotywy powinna zostać przeprowadzona na miejscu awarii, jeżeli problem można rozwiązać przy wsparciu „infolinii” helpdesku.</p> <p>Czas niedostępności (N) w takim przypadku będzie liczony od momentu zgłoszenia telefonicznego na „gorącej linii” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu przez wszystkie godziny przypadające w dni kalendarzowe, w których lokomotywa była niedostępna do eksploatacji. do czasu zakończenia rozwiązania problemu.</p> <p>Jeżeli usunięcie awarii na miejscu nie będzie możliwe (rozwiązanie przez helpdesk nie jest możliwe), lokomotywa zostanie</p>

przetransportowana do wspólnie uzgodnionego warsztatu w uzgodnionym czasie:
Transport lokomotywy organizuje Zleceniodawca i na jego koszt do A1. w warsztacie klienta lub do innych warsztatów
A2. stacja kolejowa, od której odchodzi bocznicą warsztatu uzgodniona między Stronami, chyba że Dostawca zobowiązuje się wykonać transport samodzielnie i na własny koszt. Powyższe oznacza, że czas niedostępności (N) liczony jest od momentu przekazania lokomotywy i udostępnienia jej personelowi serwisowemu dostawcy w uzgodnionym miejscu w uzgodnionym czasie, do momentu naprawy i zwrotu lokomotywy klientowi. W przypadku awarii lokomotywy skutkującej niemożnością kontynuowania lub rozpoczęcia podróży, do czasu niedostępności zostanie doliczony 4-godzinny czas niedostępności (N).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż nie jest jego intencją ograniczanie się do próby usprawnienia lokomotywy w miejscu jej awarii/uszkodzenia do próby rozwiązania problemu poprzez wsparcie telefoniczne hot-line. Jeżeli nie uda się usprawnić lokomotywy poprzez wsparcie telefoniczne hot-line to na miejsce awarii w czasie określonym w warunkach Specyfikacji m.in. Część V pkt 2 Usługi serwisowe winien udać się serwis Dostawcy, aby dokonać naprawy lokomotywy. Dopiero w przypadku, kiedy usprawnienie/naprawa na miejscu nie jest możliwe/a lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego warsztatu. Zaś sama niedostępność lokomotywy dla realizacji przewozu rozpoczyna się od chwili zgłoszenia awarii/usterki skutkującej brakiem możliwości eksploatacji lokomotywy. W przypadku ewentualnych wątpliwości dotyczących czasu transportu lokomotywy z miejsca awarii/uszkodzenia do uzgodnionego warsztatu Dostawca ma prawo zrealizować transport we własnym zakresie.

Część V pkt 2 Usługi serwisowe Serwis korekcyjny:

„(...)Usługi serwisu korekcyjnego Dostawca zobowiązany jest świadczyć zarówno w terenie, jak i w warsztatach naprawczych wskazanych przez Zamawiającego. W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu z zastrzeżeniem, iż obowiązują analogiczne zasady jak te opisane przy wyborze warsztatu do utrzymania prewencyjnego, o ile usuwane wady lub usterki nie są objęte gwarancją(…)”

Poniżej treść zapisów Specyfikacji Część V pkt 2 Serwis prewencyjny:

“(…) Prace utrzymaniowe powinny być realizowane w Polsce w obiektach Odbiorcy, o ile jest to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie pod kątem transportu lokomotywy i

kosztów dostępu do warsztatu. Zamawiający wskazuje, iż realizacja tych czynności będzie się odbywała m.in. w halach Odbiorcy w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo w Kutnie i na innych terminalach Odbiorcy wyposażonych w hale warsztatowe. Koszty transportu lokomotywy zorganizowanego przez Odbiorcę do swoich hal warsztatowych obciążają Odbiorcę. W przypadku braku możliwości dokonania czynności serwisowych w obiektach Odbiorcy, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego obiektu lub innego rozwiązania technicznego. Koszty transportu lokomotywy do i ze stacji, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu zapewnionego przez Dostawcę lub uzgodnionego przez Strony oraz uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych obciążają Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą prowadząca do warsztatu (nie należącego do Odbiorcy), który zostanie uzgodniony z Dostawcą jako miejsce realizacji utrzymania oraz zabranie lokomotywy ze stacji po przeprowadzeniu utrzymania zostanie zrealizowane przez Odbiorcę na jego koszt(...)"

Część V pkt 2 Usługi serwisowe Serwis korekcyjny, w którym Zamawiający dokonuje jednocześnie dokonuje korekty ostatniego zdania:

"(...) W przypadku, gdy do uszkodzenia lokomotywy dojdzie poza granicami Polski w pierwszej kolejności rozważany jest scenariusz transportu lokomotywy do Polski celem dokonania jej naprawy. W sytuacji braku możliwości transportu, braku racjonalności ekonomicznej dla transportu lokomotywy do Polski lub braku możliwości naprawy tej usterki w Polsce czynności serwisowe - korekcyjne dla tej lokomotywy, Dostawca przeprowadzi w zapewnionym przez siebie innym obiekcie na terenie kraju, gdzie znajduje się uszkodzona lokomotywa. Dostawca zorganizuje także manewry pomiędzy stacją a warsztatem gdzie będzie prowadzone utrzymanie korekcyjne, a także manewry powrotne do stacji lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych dotyczących lokomotywy lub innego rozwiązania technicznego, o ile nie został nimi bezpośrednio obciążony Odbiorca, to Dostawca refakturuje je na Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą prowadząca do warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy, który zostanie uzgodniony z Dostawcą jako miejsce realizacji utrzymania oraz zabranie lokomotywy ze stacji po przeprowadzeniu utrzymania zostanie zrealizowane przez Odbiorcę na swój koszt.

Koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy gwarancyjnej w warsztacie poniesie Odbiorca, za wyjątkiem kosztów manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy a warsztatem, które pokryje Dostawca. Jeśli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej do zakładu producenta, to koszty

transportu do zakładu, udostępnienia infrastruktury zakładu oraz manewrów (w tym ich organizację) oraz powrotu do miejsca eksploatacji pokryje Dostawca. (...)"

Poniżej treść zapisów Specyfikacji Część V pkt 2 Wskaźnik gotowości G:

„B. Dla usług serwisu korekcyjnego świadczonych zgodnie z warunkami umownymi przez Dostawcę: w miejscu awarii / uszkodzenia lokomotywy lub w warsztatach obowiązują następujące zasady obliczania czasu niedostępności (N).

W przypadku awarii lokomotywy jej usprawnienie powinno być realizowane na miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. Czas niedostępności (N) w takim przypadku będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu przez wszystkie godziny przypadające w dniach kalendarzowych, w których lokomotywa była niedostępna do realizacji przewozów aż do czasu zakończenia naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy).

W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana na obustronnie uzgodnioną godzinę do uzgodnionego obustronnie warsztatu. Transport lokomotywy zostanie zorganizowany przez Odbiorcę i na jego koszt do stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznicą ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu, o ile Dostawca nie podejmie się zrealizowania transportu we własnym zakresie i na własny koszt. Powyższe oznacza, że czas niedostępności (N) będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu aż do czasu wystawienia lokomotywy do stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznicą ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu, zrealizowanego po zakończeniu naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy). W tym przypadku czas jaki upływa od zgłoszenia awarii poprzez czas transportu lokomotywy do warsztatu i czas realizacji naprawy aż do wystawienia naprawionej lokomotywy do Stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznicą ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu jest liczony jako czas niedostępności (N), albowiem lokomotywa pozostaje niedostępna do realizacji przewozów przez Odbiorcę. W przypadku, jeżeli transport lokomotywy jest organizowany przez Odbiorcę, a dostawa lokomotywy do uzgodnionego warsztatu nastąpiłaby po uzgodnionym czasie, to dla okresu liczonego pomiędzy uzgodnioną godziną dostarczenia lokomotywy do warsztatu, a czasem, w którym lokomotywa mogła zostać przyjęta do zrealizowania czynności serwisowych nie jest liczony do czasu niedostępności N. Czas transportu ze stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznicą ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu na miejsce eksploatacji nie jest liczony do czasu niedostępności N. Do czasu niedostępności N w każdym z powyższych przypadków liczone są godziny przypadające we wszystkich dniach kalendarzowych, w których lokomotywa była niedostępna do realizacji przewozów.”

4	§ 4.17 Umowa lokomotywy	<p>Dla Wykonawcy nie jest jasnym, jakie to mogą być obowiązki podatkowe, które w wyniku zmiany przepisów prawa, zamiast obciążać Dostawcę, nakładałyby dodatkowe obowiązki podatkowe na Odbiorcę. Czy oznacza to, że np. w sytuacji zmiany stawki podatku VAT (podwyższenia), wynagrodzenie Dostawcy uległoby pomniejszeniu o wartość zmienionej stawki? I jest to ryzyko Dostawcy, które ma uwzględnić w wynagrodzeniu umownym? A może chodzi o inne przypadki? Prośba o wyjaśnienie i wskazanie przykładów.</p> <p>Odpowiedź Zamawiającego:</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, iż nie dotyczy on podatku VAT i ewentualne zmiany jego stawki. Niniejsze regulują bowiem zapisy „§ 4.1. Strony umowy ustalają, że wszystkie świadczenia pieniężne przewidziane umową, płatne będą w walucie EUR. Ceny (wynagrodzenia) netto zostaną powiększona o aktualnie obowiązujący podatek od towarów i usług VAT (...)”</p> <p>„§ 4.17. paragraf reguluje przypadki podatku u źródła czy też innych podatków wynikających z przepisów lub umów o unikaniu podwójnego opodatkowania jakie mogą występować pomiędzy Polską a innymi krajami, w których może mieć siedzibę Dostawca albo w których może być realizowany przedmiot dostawy.</p>
5	§.6.6 Umowa lokomotywy	<p>Rozumiemy, że za datę ostatecznego odbioru lokomotywy rozumie się datę podpisania protokołu odbioru końcowego nawet w przypadku czynności wynikających z punktu 4 Zał. 5a jest jeszcze do zrobienia.</p> <p>Prosimy o potwierdzenie.</p> <p>Odpowiedź Zamawiającego:</p> <p>Zamawiający potwierdza, że ostateczny odbiór każdej lokomotywy kończy się przekazaniem lokomotywy i dokumentacji zgodnie z wymaganiami i warunkami określonymi w umowie oraz specyfikacji. Odbiór powinien zostać potwierdzony podpisami na protokole zdawczo-odbiorczym wg wzoru zgodnego z Załącznikiem nr 5a. Zgodnie z treścią Specyfikacji w podtytule "odbior końcowy":</p> <p>"Odbiorca nie może odmówić podpisania protokołu odbioru w przypadku stwierdzenia jedynie drobnych usterek, które nie pogarszają możliwości eksploatacji lokomotywy, a w protokole określony zostanie rozsądny czas i sposób ich usunięcia przez Dostawcę."</p>
6	§ 8.2.5 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o usunięcie §8.2.5, ponieważ wymienione komponenty są objęte istniejącymi standardowymi umowami gwarancyjnymi zawartymi z poddostawcami na okres 2 lat na produkty platformy, a przedłużenie do 5 lat nie byłoby ekonomicznie użyteczne.</p> <p>Odpowiedź Zamawiającego:</p> <p>Zamawiający potwierdza, że oczekuje podanej trwałości wskazanych komponentów.</p>

7	§8.3 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o usunięcie punktów 3) i 4), ponieważ są one już zawarte w zdaniu pierwszym „Dostawca udziela gwarancji dobrej jakości prac serwisowych, o których mowa w §9-§10, na okres 6 miesięcy, (...)”, a tym samym prosimy o modyfikację treści zapisów w § 8.3 Umowy dostawy w następujący sposób:</p> <p>„8.3. Dostawca udziela gwarancji dobrej jakości prac serwisowych, o których mowa w §9-§10, na okres 6 miesięcy, z tym że okres gwarancji dla niżej wymienionych usług jest następujący:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przegląd P1 – 2 tygodnie, 2) przegląd P2 – 1 miesiąc, 3) przegląd P3 – 6 miesięcy, 4) reprofilacja zestawu kołowego – 6 miesięcy, 5) czynności wymiany zestawu kołowego – 1 rok lub przebieg 180.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi, 6) naprawa rewizyjna P4 – 1 rok lub przebieg 180.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi.” <p>Odpowiedź Zamawiającego: Zamawiający akceptuje wnioskowaną zmianę.</p>
8	§8.5 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o modyfikację zapisów w następujący sposób:</p> <p>„ 8.5. Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego, Dostawca udziela jednorazowej gwarancji obejmującej wszelkie usterki i awarie, jakie powstaną w okresie 12 miesięcy od dnia wymiany lub naprawy części lokomotywy, i nie krócej niż podstawowy okres gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub nie krócej niż dłuższy okres gwarancji, o którym mowa w §8.2, jeśli dotyczy on części wymienionej na nową. W celu wyjaśnienia wątpliwości np. jeżeli dana część zgodnie z §8.2 Umowy objęta jest gwarancją na 8 lat i została wymieniona na nową na 3 miesiące przed zakończeniem okresu gwarancji, gwarancja wynikająca z niniejszego §8.5 obowiązywać będzie do końca 9 miesiąca po upływie 8 letniego okresu gwarancji. W czasie po zakończeniu okresu gwarancji wynikającego z §8.2 Umowy, gwarancja z §8.5 ograniczona jest do dostarczenia Odbiorcy przez Dostawcę, na jego koszt, nowej lub naprawionej części. Odbiorca po otrzymaniu nowej lub naprawionej części odeśle Dostawcy na jego koszt wadliwą część.</p> <p>Odpowiedź Zamawiającego:</p> <p>Zamawiający dokonuje zmiany treści §8.5 umowy na następującą:</p> <p>“Na części wymienione na nowe lub regenerowane w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego oraz na nowe części zakupione w wykonaniu serwisu dodatkowego, Dostawca udziela gwarancji obejmującej wszelkie usterki i awarie, jakie powstaną w okresie równym okresowi gwarancji udzielonej</p>

		<p>Dostawcy przez producenta tej części, nie krótszym jednak niż 12 miesięcy od dnia wymiany lub naprawy tej części, i nie krócej niż podstawowy okres gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub nie krócej niż dłuższy okres gwarancji, o którym mowa w §8.2 pkt 1-5, jeśli dotyczy on części wymienionej. Niezależnie jednak od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 miesięcy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji dla lokomotywy lub 24 miesięcy od dnia zakończenia wskazanego wyżej dłuższego okresu gwarancji (gwarantowanego przebiegu) zastrzeżonego na wymienione lub zakupione części, o których mowa w §8.2 pkt 1-5. W celu uniknięcia wątpliwości np. jeżeli dana część zgodnie z §8.2 pkt 3 objęta jest gwarancją na 8 lat i została wymieniona na 3 miesiące przed zakończeniem tego okresu gwarancji, gwarancja wynikająca z niniejszego §8.5 obowiązywać będzie do końca 21 miesiąca po upływie 8 letniego okresu gwarancji."</p>
9	§8.6 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o uznanie źródeł światła LED za materiały eksploatacyjne i usunięcie części zdania w następujący sposób:</p> <p>„8.6. (...) Udzielona gwarancja obejmuje lokomotywę oraz jej części, podzespoły i osprzęt roboczy, który jest integralną częścią lokomotywy (m.in. silnik), a także całe zainstalowane w wykonaniu umowy wyposażenie, z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych, takich jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) paliwa, płyny eksploatacyjne, środki smarne i inne materiały podlegające normalnemu zużyciu, 2) klocki hamulcowe, filtry, paski klinowe, bezpieczniki, 3) żarówki, za wyjątkiem ledowych źródeł światła. <p>Jeżeli jednak uszkodzenie lub zużycie części lub materiałów wymienionych w pkt 1-3 nastąpiło na skutek błędu serwisu Dostawcy, w szczególności niewłaściwego montażu, wtedy Dostawca zobowiązany jest do ich nieodpłatnej wymiany lub uzupełnienia w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Dostawcy z §8.3 za jakość serwisu."</p> <p>Odpowiedź Zamawiającego:</p> <p>Zamawiający niestety nie może przychylić się do wniosku Oferenta gdyż wyeliminowałby w ten sposób gwarancję z tytułu wad produkcyjnych ledowych źródeł światła, które to elementy z uwag na wysoką trwałość i koszty są nieporównywalne z żarówkami uznanymi przez Zamawiającego za materiał eksploatacyjny.</p>
10	§ 8.9. Umowa lokomotywy	<p>Aktualna definicja wady systemowej wskazuje, że za wadę systemową będzie można uznać wadę, która wystąpiła już na dwóch lokomotywach, które zostały zabudowane w oparciu o te same projekty i materiały, gdy wada będzie tego samego rodzaju i mogła (a nie powstała) z tej samej przyczyny. Definicja ta jest bardzo szeroka w zakresie możliwości uznania, co jest wadą systemową. Dlatego, czy Zamawiający wyrazi zgodę na doprecyzowanie definicji wady systemowej tak aby obejmowała ona</p>

		<p>minimum 3 lokomotywy w trakcie 12-miesięcznego okresu przejściowego po upływie okresu karencji wynoszącego 40 000 km na lokomotywę i wykluczała wszelkie wady spowodowane wypadkami, wandalizmem, siłą wyższą i wadliwą infrastrukturą, a także aby wykluczała wady spowodowane materiałami eksploatacyjnymi i częściami zużywalnymi?</p> <p><u>Odpowiedź Zamawiającego:</u></p> <p>Zamawiający informuje, iż zapis §8.9 umowy uzupełniony został o wymaganie dla wady systemowej, aby wada tego samego rodzaju pojawiła się w co najmniej trzech lokomotywach dostarczonych Odbiorcy z ramach danego Zadania. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż Dostawca nie ponosi odpowiedzialności w zakresie napraw gwarancyjnych w przypadkach wskazanych w §8.7 lit.a-e. Nadto zgodnie z treścią § 9.1 pkt 2.a) oraz § 9.1 pkt 4a) umowy Dostawca nie jest zobowiązany do realizacji w ramach serwisu korekcyjnego napraw oraz usuwania usterek, wad, awarii oraz uszkodzeń lokomotywy wynikających z jej nieprawidłowej eksploatacji, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, aktów wandalizmu, zdarzeń siły wyższej, nieautoryzowanych napraw lub modyfikacji.</p> <p>Dodatkowo Zamawiający po pierwszym zdaniu w § 8.9 umowy, dodaje następujące dodatkowe zdanie w treści umów na każde z Zadań: "Nie stanowią wady systemowej uszkodzenia związane z naturalnym zużyciem spowodowanym eksploatacją lokomotywy."</p>
11	§8.9 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o modyfikację zapisów i usunięcie ostatniego zdania: „ 8.9. (...) Po wprowadzonych zmianach, Dostawca musi przedstawić raport eksperta potwierdzający prawidłowość rozwiązań eliminujących te wady.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający zwraca uwagę, iż nie chodzi w tym przypadku o raport niezależnego biegłego (np. z listy sądowej), a jedynie o rzetelną analizę problemu i zaopiniowanie jego rozwiązania w formie raportu przygotowany przez eksperta, wybranego przez Dostawcę, posiadającego wiedzę w obszarze występowania zaistniałej wady systemowej. Dlatego Zamawiający nie akceptuje proponowanego wykreślenia.</p>
12	§8.10 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób: „8.10 W przypadku wystąpienia w okresie 24 miesięcy pierwotnego okresu gwarancji wady lokomotywy, której usunięcie jest niemożliwe lub pomimo pięciokrotnego usuwania wady tego samego podzespołu lub elementu, lokomotywa ponownie jest niesprawna, przez co nie spełnia wymagań technicznych wynikających z niniejszej umowy, to Dostawca traktuje tę wadę</p>

		<p>jako wadę systemową i postępował będzie zgodnie zgodnie z zapisami punkcie 8.9 na wezwanie Odbiorcy jest zobowiązany w terminie dwunastu miesięcy wymienić wadliwą lokomotywę na nową wolną od wad. Przed upływem tego terminu Dostawca za zgodą Odbiorcy może podjąć się dokonania ponownej naprawy na tyle gruntownej i szerokiej, aby lokomotywa spełniała wymagania techniczne wynikające z niniejszej umowy.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający zwraca uwagę, iż zapisy §8.10 mają na celu uregulowanie przypadku, w której wada jest niemożliwa do usunięcia lub Dostawca podejmuje wielokrotne bezskuteczne próby usuwania wady dotyczącej tego samego podzespołu lub elementu. Oczywiście analogicznie do zapisów §8.10 po stronie Dostawcy w takim przypadku powinno dojść do gruntownej analizy i rozwiązania problemu, ale skoro takowe nie następuje po pięciu naprawach to uznanie tej wady za wadę systemową w żaden sposób nie rozwiąże istniejącego problemu. Dlatego Zamawiający nie akceptuje proponowanego wykreślenia.</p>
13	§8.12 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób Załącznik 6 odnosi się do niniejszych warunków.</p> <p>„8.12.W przypadku przeniesienia przez Odbiorcę własności lokomotywy na osobę trzecią, Dostawca pozostanie związany gwarancją dobrej jakości lokomotywy oraz jej elementów oraz wyposażenia na warunkach określonych w niniejszej umowie oraz w Załączniku nr 6, w zakresie w jakim będą one korzystniejsze dla nabywcy.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Ponieważ odesłanie do Załącznika nr 6 w §8.12 jest omyłkowe, to Zamawiający zmienił je (także w §8.1) na odesłanie do Załącznika nr 4.</p>
14	§ 9.1.b Umowa lokomotywy	<p>Niniejszym uprzejmie prosimy o modyfikację treści zapisów w § 9.1.b Umowy dostawy w następujący sposób:</p> <p>„9.1 Dostawca zobowiązuje się do świadczenia usług w ramach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) serwisu prewencyjnego (utrzymania lokomotywy lub jej części, podzespołów oraz funkcjonalności), obejmującego wszelkie czynności utrzymania niezbędne dla możliwości eksploatacji lokomotywy, tj. m.in.: b) dokonywanie czynności związanych z utrzymaniem systemów niezbędnych dla zachowania aktualności świadectwa dopuszczenia w Polsce, w Niemczech oraz we wszystkich krajach, w których lokomotywa jest dopuszczona do ruchu; kontrolowanie aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy, a w razie gdy mają charakter terminowy - także dokonywanie lub przygotowanie

		<p>czynności wymaganych do ich przedłużenia, z zastrzeżeniem zdania następnego. Wszelkie czynności/prace, które mają być wykonane w celu utrzymania aktualności tych świadectw zatwierdzenia, które powstały w wyniku zmian w przepisach prawa, będą podlegać dodatkowemu zamówieniu. "</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający wyjaśnia, iż wpływ zmian przepisów prawa na zmianę umowy jest określony w §16.8 pkt 3 umowy. Mając jednak na uwadze oczekiwania Oferenta w tym zakresie dotyczącym świadczenia usług, Zamawiający dokonuje następującego doprecyzowania §9.1 pkt 1b oraz §9.1 pkt 5a:</p> <p><u>§9.1 pkt 1b umowy na Zadanie 1:</u> "dokonywanie czynności związanych z utrzymaniem systemów niezbędnych dla zachowania aktualności świadectwa dopuszczenia w Polsce, Niemczech, Austrii, Czechach i w Słowacji oraz we wszystkich krajach, w których lokomotywa jest dopuszczona do ruchu zgodnie z §9.1 pkt 5a; kontrolowanie aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy, a w razie gdy mają charakter terminowy - także dokonywanie lub przygotowanie czynności wymaganych do ich przedłużenia,"</p> <p><u>§9.1 pkt 1b umowy na Zadanie 2:</u> „dokonywanie czynności związanych z utrzymaniem systemów niezbędnych dla zachowania aktualności świadectwa dopuszczenia w Polsce oraz we wszystkich krajach, w których lokomotywa została dopuszczona do ruchu zgodnie z pkt 5a niżej; kontrolowanie aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy, a w razie gdy mają charakter terminowy - także dokonywanie lub przygotowanie czynności wymaganych do ich przedłużenia,"</p> <p><u>§9.1 pkt 5b umowy na Zadanie 1 i Zadanie 2:</u> „modyfikacji, modernizacji lub ulepszeniu lokomotywy lub jej osprzętu, albo dostosowania poszczególnych funkcjonalności do potrzeb Odbiorcy oraz dostosowania do zmian przepisów w przypadku lokomotyw posiadających ostateczne i bezterminowe dopuszczenia, w oparciu o szczegółowe uzgodnienia techniczne i finansowe stron;”</p> <p>Zamawiający zwraca uwagę, że w związku z oświadczeniem jakie Dostawca złożył, zgodnie ze Specyfikacją, Część I pkt 1.1, Dostawca winien utrzymać ciągłość oraz aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy.</p>
15	§9.8 i 9.13 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o wprowadzenie zmian zaznaczonych na czerwono, ponieważ Dostawca nie powinien mieć obowiązku dostarczenia lokomotywy zastępczej.</p> <p>„9.8 Jeżeli w związku z zaniechaniem lub opóźnionym zakończeniem czynności serwisu prewencyjnego lokomotywa zostanie wyłączona z ruchu, Dostawca może być zobowiązany nie później niż w ciągu jednego Dnia roboczego od chwili, gdy serwis prewencyjny (zgodnie</p>



	<p>z terminami określonymi w Dokumentacji Systemu Utrzymania lub w §9.7) powinien być zakończony, zapewnić lokomotywę zastępczą. (...)”</p> <p>9.13. Jeżeli w ocenie Dostawcy naprawa (usprawnienie) lokomotywy, której eksploatacja stała się niemożliwa będzie trwać dłużej niż odpowiednio 48 godzin lub 5 Dni roboczych przewidzianych w §9.11 lit.b oraz w przypadku, gdy naprawa już rozpoczęta przedłuża się ponad te terminy, Dostawca może być zobowiązany udostępnić lokomotywę zastępczą, na warunkach określonych w §9.8 w terminie jednego Dnia roboczego od chwili, w której naprawa powinna być zakończona. Odbiorcy przysługuje prawo do zryczałtowanej rekompensaty za brak lub opóźnione udostępnienie lokomotywy zastępczej w wysokości określonej w §9.9.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający podtrzymuje dotychczasową wersję zapisów, wyjaśniając, że jedyną konsekwencją nie zapewnienia przez Dostawcę lokomotywy zastępczej jest powstanie po stronie Odbiorcy prawa do rekompensaty. Zapewnienie lokomotywy zastępczej uprawnia tym samym Dostawcę do uniknięcia zapłaty takiej rekompensaty oraz do ograniczenia czasu niedostępności lokomotywy, który wpływa na wyliczenie wskaźnika dostępności "G".</p> <p>Jednocześnie Zamawiający informuje, iż na wniosek złożony przez jednego z Oferentów dokonał uzupełnienia zapisów umowy §12.5 o treść (zgodną z zapisami Specyfikacji), która wiąże się z udostępnieniem lub brakiem lokomotywy zastępczej.</p> <p>„12.5.Odbiorca może żądać od Dostawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1300 EUR za każde 0,001 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G” dla floty lokomotyw dostarczonych w ramach niniejszej umowy (§9.5) w stosunku do poziomu 0,95, z tym że:</p> <ol style="list-style-type: none"> tak obliczoną kwotę kary pomniejsza się o sumę kwot zryczałtowanych rekompensat należnych Odbiorcy za czas niedostępności lokomotywy zastępczej zgodnie z §9.8-9 i §9.13 – w przypadku gdy czas za który naliczono rekompensaty przypada w okresie, dla którego wskaźnik gotowości (G) obliczony został poniżej 0,95; przy obliczaniu wskaźnika gotowości (G) na potrzeby naliczenia kary umownej, należy czas, w którym brak było możliwości użytkowania lokomotywy Odbiorcy objętej utrzymaniem (prewencyjnym i korekcyjnym), tj. godzin niedostępności lokomotywy (N), pomniejszyć o czas, w którym Odbiorca miał zapewnioną możliwość korzystania z lokomotywy zastępczej. <p>Łączna suma kar umownych naliczonych na podstawie niniejszego ustępu nie może przekroczyć 10% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu $Css_{(i)}$, ustalonej zgodnie z §12.2 zdanie drugie.”</p>
--	---



16	§9.11 Umowa lokomotywy	<p>Niniejszym Wykonawca prosi o modyfikację zapisów w następujący sposób – jak wskazano na czerwono:</p> <p><u>„W przypadku awarii lub nieprawidłowości uniemożliwiających pracę lokomotywy:</u></p> <p>a) czas reakcji serwisu korekcyjnego (tj. czas liczony od chwili zgłoszenia do momentu przystąpienia do naprawy przez serwisantów przygotowanych do zdiagnozowania problemu i rozpoczęcia naprawy), powinien wynosić nie więcej niż 24 godziny (liczone w dniach roboczych);</p> <p>b) czas zakończenia naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego nie powinien przekraczać 48 godzin (liczone w dniach roboczych) od chwili zgłoszenia awarii lub wady uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem, kiedy lokomotywa została przekazana/ udostępniona przez Odbiorcę do naprawy w umówionym miejscu lub punkcie serwisowym i czasie, z tym że jeżeli zachodzi konieczność wymiany części, których wymiary przekraczają możliwość przetransportowania przez Dostawcę z zachowaniem czasu zakończenia naprawy (nie dotyczy to transportu części „krytycznych”) lub części podlegające wymianie są trudnodostępne, a Dostawca nie był zobowiązany do ich stałego magazynowania (jako części „krytycznych”), to czas zakończenia naprawy zostanie obustronnie uzgodniony, lecz nie będzie on przekraczać 5 Dni roboczych od zgłoszenia awarii, od momentu kiedy lokomotywa została przekazana/ udostępniona przez Odbiorcę do naprawy w umówionym miejscu lub punkcie serwisowym i czasie.</p> <p>Przy liczeniu czasu reakcji serwisu korekcyjnego oznaczonego w godzinach pomija się godziny przypadające w inne dni, niż Dni robocze.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający udzielił obszernej odpowiedzi na pytanie dotyczące tego zakresu przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 3. Zamawiający nie widzi możliwości wprowadzenia proponowanej przez Oferenta korekty.</p>
17	§9.12 Umowa lokomotywy	<p>Niniejszym Wykonawca prosi o modyfikację zapisów w następujący sposób – jak wskazano na czerwono:</p> <p><u>„W przypadku usterek oraz nieprawidłowości w pracy lokomotywy, które wg oceny serwisu nie skutkują koniecznością wyłączenia jej z eksploatacji:</u></p> <p>a) czas reakcji serwisu korekcyjnego (liczony zgodnie z §9.11 lit. a) powinien wynosić nie więcej niż 10 Dni roboczych;</p>



		<p>b) czas zakończenia naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego powinien być każdorazowo obustronnie uzgodniony nie powinien przekraczać 12 Dni roboczych od chwili zgłoszenia wady lub usterki nie uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem. z tym że jeżeli nie grozi to unieruchomieniem lokomotywy, zwiększeniem rozmiaru uszkodzeń lub pogarszaniem się stanu lokomotywy w związku z jej normalną eksploatacją. Dostawca może zdecydować o dokonaniu takiej naprawy podczas następných zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego; ryzyko błędnej oceny skutków przesunięcia czasu naprawy wady lub usterki obciąża Dostawcę."</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający zwraca uwagę, iż tryb, o jaki wnosi Oferent, dotyczący wydłużenia czasu na naprawę usterek oraz nieprawidłowości w pracy lokomotywy, które wg oceny serwisu nie skutkują koniecznością wyłączenia jej z eksploatacji wynika już z obecnego brzmienia cytowanego w pytaniu §9.12 lit b) umowy. Zgodnie z nim: „Dostawca może zdecydować o dokonaniu takiej naprawy podczas następných zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego; ryzyko błędnej oceny skutków przesunięcia czasu naprawy wady lub usterki obciąża Dostawcę."</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, że nie może być stroną proponowanych w pytaniu uzgodnień, gdyż nie ma kompetencji w zakresie oceny ewentualnych skutków wydłużenia czasu na naprawę.</p>
18	§ 10.2 Umowa lokomotywy	<p>Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku napraw objętych gwarancją Dostawcy organizacja transportu lokomotywy zostanie wykonana przez Zamawiającego.</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający informuje , iż dokonuje zmiany § 10.2, i otrzymuje on następujące brzmienie:</p> <p>„O ile będzie to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie prace serwisowe powinny być realizowane w obiektach Odbiorcy w Gliwicach, Brzegu Dolnym, Kutnie lub na innych terminalach Zamawiającego w Polsce wyposażonych w hale warsztatowe. W przypadku braku takiej możliwości, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego właściwego obiektu lub innego rozwiązania technicznego. W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii, a w przypadku braku takiej możliwości, lokomotywa zostanie przetransportowana do warsztatu wskazanego zgodnie ze zdaniem pierwszym i drugim wyżej lub uzgodnionego obustronnie, chyba że zgodnie z §9.12 lit.b) Dostawca zdecyduje o dokonaniu takiej naprawy podczas następných zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego. Koszty transportu lokomotywy zorganizowanego przez Odbiorcę do swoich hal warsztatowych obciążają Odbiorcę. Koszty</p>

		<p>transportu lokomotywy do i ze stacji, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu zapewnionego przez Dostawcę lub uzgodnionego przez strony oraz koszty transportu pomiędzy tą stacją i warsztatem, a także koszty dostępu do infrastruktury obiektu warsztatowego również obciążają Odbiorcę. Jeżeli koszty te zostały opłacone już przez Dostawcę, wtedy może je zrefakturować na Odbiorcę. W przypadku usterek niemożliwych do naprawy na miejscu, organizacja transportu lokomotywy należy do Odbiorcy, z tym zastrzeżeniem, że za organizację manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu a warsztatem poza obiektami Odbiorcy odpowiada Dostawca na zasadach określonych w §9.17. Jeżeli niezwłocznie po ustaleniu potrzeby przetransportowania lokomotywy do warsztatu, w którym ma być ona usprawiona, Dostawca zadeklaruje zorganizowanie transportu do stacji, z której odgałęzia się bocznicą, na swój koszt, wtedy Odbiorca będzie zwolniony z organizowania tego transportu. W przypadku dokonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, powinien on zapewnić na swój koszt dostęp do infrastruktury obiektu warsztatowego lub innego rozwiązania technicznego. Koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy gwarancyjnej w warsztacie poniesie Odbiorca, za wyjątkiem kosztów manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy a warsztatem, które pokryje Dostawca. Jeśli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej do zakładu producenta, to koszty transportu do zakładu, udostępnienia infrastruktury zakładu oraz manewrów (w tym ich organizację) oraz powrotu do miejsca eksploatacji pokryje Dostawca”.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający zawiadamia, iż w konsekwencji zmian w paragrafie 10.2 zmianie ulega również paragraf 9.17:</p> <p>„Odbiorca zobowiązany jest dostarczyć lokomotywę do i odebrać ze stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą kolejowa warsztatu, w którym mają być przeprowadzone czynności wskazane w §9.16 pkt 2-4. Wstawienie lokomotywy z tej stacji do warsztatu i jej wystawienie z warsztatu do stacji po wykonaniu prac serwisu dodatkowego, jest obowiązkiem Dostawcy wykonywanym na koszt Odbiorcy. Dostawca nie jest zobowiązany do organizacji manewrów pomiędzy obiektami Odbiorcy wyposażonymi w hale warsztatowe, a stacją, z której odgałęzia się bocznicą takiego obiektu. Od momentu podstawienia lokomotywy przez Odbiorcę na stacji w czasie ustalonym z Dostawcą, rozpoczyna się bieg terminu zakończenia usługi, określony w §9.16 pkt 2-4, który będzie zachowany, jeżeli przed jego upływem Dostawca zwróci Odbiorcy lokomotywę na tej samej stacji kolejowej.”</p>
19	§10.5 Umowa lokomotywy	Niniejszym Wykonawca prosi o modyfikację zapisów w następujący sposób – jak wskazano na czerwono:

		<p>„Dostawca zapewni wsparcie telefoniczne (hot-line) czynne w systemie ciągłym (24 godziny przez wszystkie dni tygodnia), umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim oraz w językach niemieckim, polskim lub angielskim w pozostałych krajach, zgodnie z miejscem jej lokalizacji adekwatnie do posiadanego przez pojazd dopuszczenia do eksploatacji.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający zmodyfikował §10.5 umowy na Zadanie 1, nadając mu następujące brzmienie: "Dostawca zapewni wsparcie telefoniczne (<i>hot-line</i>) czynne w systemie ciągłym (24 godziny przez wszystkie dni tygodnia), umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim oraz w języku urzędowym kraju, zgodna z miejscem jej lokalizacji adekwatnie do posiadanego przez pojazd dopuszczenia do eksploatacji, przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim."</p>
20	§ 11.2 Umowa lokomotywy	<p>Aktualny zapis oznacza dla Wykonawcy, że właściwie już w pierwszym dniu zwłoki materializuje się przesłanka do odstąpienia od umowy. Ze względu na fakt, że jest to wymóg bardzo rygorystyczny, zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie zapisu, że odstąpienie może nastąpić wyłącznie w odniesieniu do danej lokomotywy i tylko gdy zwłoka w dostawie przekroczy 6 miesięcy. Pozostałe zapisy o wyznaczeniu dodatkowego terminu proponujemy pozostawić bez zmian.</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający informuje, że biorąc pod uwagę terminy oczekiwanych przez niego dostaw lokomotyw oraz perspektywę kwalifikowalności kosztów w ramach umowy na dofinansowanie zakupu lokomotyw, nie widzi możliwości akceptacji niniejszej propozycji.</p>
21	§12.2 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób zaznaczony na czerwono:</p> <p>„12.2. Strona odstępująca od umowy z przyczyn leżących wyłącznie po drugiej stronie, o ile odstąpienie od umowy ograniczone jest jedynie do usług serwisowych (zgodnie z §11.6 i § 11.7), może żądać zapłaty kary umownej w wysokości 10% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu czterech lokomotyw tylko przez pozostały okres obowiązywania umowy w zakresie usług serwisu C_{ss,ir} wskazanej w Załączniku nr 3 (arkusz 1, wiersz 20); ograniczenie liczby lokomotyw dostarczonych w wykonaniu umowy poniżej czterech sztuk, skutkować będzie odpowiednim zmniejszeniem podstawy naliczania kary umownej.”</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany.</p>
22	§12.3 Umowa lokomotywy	<p>Dostawca prosi o rozważenie możliwości obniżenia kary umownej o której mowa w §12.3 Umowy z 0,06% na 0,05%.</p>

		<p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający podkreśla, iż oczekuje terminowości w realizacji dostaw. Biorąc pod uwagę terminy oczekiwanych przez niego dostaw lokomotyw oraz perspektywę kwalifikowalności kosztów w ramach umowy na dofinansowanie zakupu lokomotyw, nie widzi możliwości akceptacji niniejszej propozycji.</p>
23	§12.4 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o zmianę §12.4 Umowy w następujący sposób:</p> <p>W przypadku, gdy podczas odbioru poszczególnych lokomotyw przez Odbiorcę zostanie stwierdzony brak elementów wyposażenia lub wymaganych funkcjonalności, lub też niezgodność parametrów technicznych dostarczonej lokomotywy z parametrami i warunkami określonym w Załączniku nr 1 (Specyfikacja), które nie stanowią przeszkody w użytkowaniu lokomotywy zgodnie z jej podstawowym przeznaczeniem, wówczas fakt ten zostanie odnotowany w protokole zdawczo – odbiorczym. Dostawca zobowiązany jest do usunięcia niezgodności lub uzupełnienia braku określonych elementów w możliwie najszybszym odpowiednim terminie uzgodnionym z Odbiorcą. Usunięcie przez dostawcę niezgodności i uzupełnienie braków w uzgodnionym przez Strony terminie nie przekraczającym 7 Dni roboczych od dnia dostawy, nie wiąże się dla Dostawcy z żadnymi sankcjami prawnymi. Po bezskutecznym upływie tego terminu Odbiorca ma prawo naliczyć począwszy od pierwszego dnia po podpisaniu protokołu zdawczo-odbiorczego karę umowną za opóźnienie w usunięciu niezgodności lub uzupełnieniu braków w każdej lokomotywie, przy przekazywaniu której w protokole zdawczo - odbiorczym odnotowano uwagi obligujące Dostawcę do powyższych działań naprawczych, w wysokości:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 150 EUR za każdy dzień opóźnienia w okresie pierwszych 30 dni od dnia odbioru, 2) 300 EUR za każdy dzień opóźnienia począwszy od 31 dnia od dnia odbioru. <p>Łączna wysokość określonych w niniejszym ustępie kar umownych nie może przekroczyć 5% ceny netto tej lokomotywy (wskazanej w § 2.4).</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanych zmian.</p> <p>Zamawiający dokonuje natomiast zmiany terminu na usunięcie przez dostawcę niezgodności i uzupełnienie braków z 7 na 14 Dni roboczych.</p>
24	§12.5 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób zaznaczony na czerwono:</p> <p>„12.5.Odbiorca może żądać od Dostawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1300 EUR za każde 0,001 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G” dla floty lokomotyw dostarczonych w ramach niniejszej umowy (§9.5) w stosunku do poziomu 0,95. Łączna suma kar umownych naliczonych z tego tytułu nie</p>

		<p>może przekroczyć 5% rocznej 40% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu C_{ss,irr} ustalonej zgodnie z §12.2."</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany.</p>
25	§ 12.12 Umowa lokomotywy	<p>Dostawca prosi o rozważenie możliwości ograniczenia łącznej sumy kar umownych Dostawcy za usługi serwisu do wysokości 15% wartości usług wykonanych w danym roku kalendarzowym.</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany.</p>
26	§12.17 Umowa lokomotywy	<p>Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób zaznaczony na czerwono:</p> <p>„ 12.17. Łączna odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu roszczeń wynikających z wykonania lub nienależytego wykonania umowy, niezależnie od podstawy prawnej roszczenia, w tym kar umownych, nie przekroczy 12,5% 25% ceny netto za część Usług serwisowych określoną w umowie w §2.5"</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany.</p>
27	§ 16.8.3 Umowa lokomotywy	<p>Odbiorca wprowadza miękkie pojęcie zmian wymagań technicznych, o których Dostawca nie mógł się dowiedzieć przy dołożeniu należytej staranności. Ze względu na mogący powodować spór zapis, czy dana zmiana wymagań technicznych była możliwa do powzięcia wiadomości przy dołożeniu należytej staranności, czy Odbiorca wyrazi zgodę na wykreślenie tej przesłanki z pkt 16.8.3?</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający przychylając się do wniosku Oferenta usunął ostatnie zdanie z pkt 16.8.3.</p>
28	§ 16.9 Umowa lokomotywy	<p>Czy Odbiorca rozważy opcję zmiany sądu powszechnego na arbitraż poprzez zamianę przedmiotowej klauzuli na: Strony uzgadniają, że wszelkie spory związane z interpretacją lub wykonaniem Umowy zostaną w pierwszej kolejności przedstawione osobom zarządzającym Stron w celu ich polubownego rozstrzygnięcia, a w przypadku braku takiego polubownego rozstrzygnięcia nieosiągniętego pomimo upływu 30 (trzydziestu) dni wszelkie spory wynikające z lub powstałe w związku z niniejszą Umową, w tym wszelkie pytania dotyczące jej istnienia, ważności lub rozwiązania, zostaną ostatecznie rozstrzygnięte w drodze arbitrażu przeprowadzonego zgodnie z Regulaminem Arbitrażowym Instytutu Arbitrażowego Sztokholmskiej Izby Handlowej. Trybunał arbitrażowy będzie się składał z trzech arbitrów wyznaczonych zgodnie z Regulaminem. Miejscem arbitrażu będzie Warszawa (Polska). Językiem postępowania będzie język polski.</p>

		<p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany.</p>
29	Załącznik 5a Clause 4	<p>Uprzejmie prosimy o modyfikację jak niżej:</p> <p>„4. Strony stwierdzają następujące usterki i ustalają następujący sposób i termin usunięcia usterek/braków, których ujawnienie nie stoi na przeszkodzie zakończeniu odbioru końcowego technicznego lokomotywy:”</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający usunie wskazaną pomyłkę i zamieni słowo „technicznego” na „końcowego”.</p>

Pytania cz. 6 opublikowane dn. 15.04.2021

Nr	Dotyczy:	Pytanie / odpowiedź
1	SPP i wzoru Umowy.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o udostępnienie wersji edytowalnej Specyfikacji Przedmiotu Przetargu i wzoru Umowy.</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Dokumenty w wersji edytowalnej zostały udostępnione wnioskującemu Oferentowi. Każdy Oferent zwraca się takim wnioskiem indywidualnie i przekazanie wersji edytowalnej dokumentów następuje indywidualnie.</p>
2	Załącznika nr 9b do specyfikacji (arkusz 1,2,3).	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o możliwość podania cen w PLN w arkuszach załącznika nr 9b.</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p> <p>Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę waluty, w jakiej mają być przedstawione ceny. Zamawiający zwraca uwagę, iż przedmiot dostawy podlega dofinansowaniu, a co za tym warunki realizacji powinny być takie same dla wszystkich Oferentów oraz nie powinny podlegać zmianie po rozstrzygnięciu przetargu. Celem zabezpieczenia przed ryzykiem kursowym Dostawca może dokonać zabezpieczenia transakcji. Zamawiający obecnie nie może wyrazić zgody na dokonanie proponowanej zmiany. Nie oznacza to, że powyższe zagadnienie nie będzie mogło być przedmiotem uzgodnień Stron po okresie trwałości projektu.</p>
3	SPP; CZĘŚĆ VI. SPOSÓB PRZEPROWADZANIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO; Warunki udziału w aukcji.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie czy Zamawiający wymaga od Oferenta przesłania wraz z dokumentami formalnymi (tj. dokumentów zawartych w CZĘŚCI I. Specyfikacji Przedmiotu Przetargu – pkt. 1-21) tekstu umowy dostawy, tekstu specyfikacji przedmiotu przetargu oraz pytania i odpowiedzi.</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający wyjaśnia, iż przesłanie umowy na realizację danego Zadania wraz załącznikami (w tym wraz z Załącznikiem nr 1 tj. Specyfikacją oraz Załącznikiem nr 2, tj. zestawieniem pytań i odpowiedzi)</p>

		<p>winno nastąpić „po aukcji”, zgodnie z warunkami wskazanymi w CZĘŚCI VI. Punkt 4. ZŁOŻENIE KOMPLETNEJ OFERTY W WERSJI PAPIEROWEJ.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający informuje, że w CZĘŚCI I Specyfikacji pkt 1.3. „Procedura i kryterium wyboru ofert” zostały uregulowane zasady złożenia dokumentów do aukcji</p> <p>„(...)Wobec powyższego Odbiorca zakłada, że Oferenci zainteresowani udziałem w przetargu powinni przedstawić terminowo i rzetelnie komplet wymaganych, poprawnie wypełnionych i podpisanych dokumentów w oryginale lub w nieskompresowanej wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym wielkość danych przesyłana jednorazowo w emailu nie powinna przekraczać 20 MB. Jeżeli objętość skanów przekracza tę wartość to dokumenty winny zostać przesłane w kilku ponumerowanych emailach. Zaleca się przesłanie odrębną wiadomością spis zawartości poszczególnych emaili z dokumentami. (...)”</p> <p>Niniejsza kwestią jest także uregulowana w CZĘŚCI VI. SPOSÓB PRZEPROWADZANIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO; punkt 1. Warunki udziału w aukcji, chodzi o ten sam zestaw dokumentów ponumerowanych w części I od 1 do 22.</p>
4	SPP; CZĘŚĆ VI. SPOSÓB PRZEPROWADZANIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO; Warunki udziału w aukcji.	<p>Czy Wykonawca dobrze rozumie, że zgodnie z obecnym zapisem oferta (do i po aukcji) przesłana kurierem w formie papierowej będzie traktowana jako oryginał. Jeżeli tak Wykonawca zwraca się z wnioskiem o możliwość złożenia oryginałów ofert drogą mailową przy użyciu podpisów elektronicznych z uwagi na restrykcje spowodowane panującą pandemią korona – wirusa SARS-Covid-19.</p> <p><u>Odpowiedź:</u> Zamawiający udzieli uprzednio odpowiedzi na podobne pytania i dopuścił taką możliwość: Zgodnie z obecnymi zapisami w CZĘŚCI I Specyfikacji pkt 1.3. „Procedura i kryterium wyboru ofert” zostały uregulowane zasady złożenia dokumentów do aukcji „(...)Wobec powyższego Odbiorca zakłada, że Oferenci zainteresowani udziałem w przetargu powinni przedstawić terminowo i rzetelnie komplet wymaganych, poprawnie wypełnionych i podpisanych dokumentów w oryginale <u>lub w nieskompresowanej wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym wielkość danych przesyłana jednorazowo w emailu nie powinna przekraczać 20 MB. Jeżeli objętość skanów przekracza tę wartość to dokumenty winny zostać przesłane w kilku ponumerowanych emailach. Zaleca się przesłanie odrębną wiadomością spis zawartości poszczególnych emaili z dokumentami. (...)”</u></p> <p>Podobnie zgodnie z obecnymi zapisami zawartymi w CZĘŚCI VI. Punkt 4. ZŁOŻENIE KOMPLETNEJ OFERTY W WERSJI PAPIEROWEJ.</p>

		<p><u>"(...)W związku z wydłużającą się sytuacją epidemiologiczną, Zamawiający wyraża zgodę na to, aby również Oferta ostateczna, nazwana wyżej „kompletna oferta w wersji papierowej” mogła zostać złożona w wersji elektronicznej przy użyciu podpisu kwalifikowanego, na zasadach przewidzianych dla ofert do aukcji.</u></p> <p>Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do wezwania Oferenta/Dostawcy, aby ten w określonym terminie, nie krótszym jednak niż 14 dni od wezwania, złożył dokumenty (Oferty po aukcji) z podpisem w wersji tradycyjnej (odręcznej), albo po zawarciu umowy dostawy – potwierdził w ten sposób całą jej treść. Niewykonanie przez Oferenta/Dostawcę wynikającego z wezwania obowiązku, pozostaje bez wpływu ma wiążący charakter jego Oferty albo zawartej z nim umowy dostawy.(...)"</p> <p>Powyższe wyjaśnienie, pozostaje bez wpływu na wymaganie zawarte w Specyfikacji, Część VI pkt 4, zgodnie z którym:</p> <p>"Wszystkie podmioty uczestniczące w aukcji zobowiązane są w terminie 10 Dni roboczych od zakończenia aukcji, (tj. do dnia 02.06.2021 do godz. 15:00) dostarczyć, kompletną Ofertę na wykonanie Zadania pierwszego i/albo Zadania drugiego, w wersji papierowej lub w wersji elektronicznej z podpisem kwalifikowanym odpowiednio do swojego uczestnictwa w przetargu (...)"</p>
5	<p>SPP; CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYGNIECIA PRZETARGU;</p> <p>1. Udzielenie zamówienia; 1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o możliwość wystawienia oryginału gwarancji ubezpieczeniowej wadium przez Towarzystwo Ubezpieczeniowe w formie elektronicznej przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego.</p> <p><u>Odpowiedź Zamawiającego:</u></p> <p>Zamawiający udzielił już odpowiedzi na podobne pytanie o następującej treści: „Zamawiający wyraża zgodę na złożenie wadium w formie gwarancji wadialnej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym osoba składająca podpis kwalifikowany musi udokumentować swoją zdolność do reprezentowania Gwaranta w zakresie w jakim działa (zgodnie z treścią KRS lub przedstawić pełnomocnictwo/a podpisane podpisem kwalifikowanym złożonym przez osoby wpisane do KRS)."</p>
6	<p>Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie poniższego wykazu świadectw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - świadectwo kontroli przy odbiorze 3.1 dla produkcji i montażu, - świadectwo kontroli przy odbiorze 3.1 IBS. <p>Specyfikacja procesu produkcyjnego w siedzibie Wykonawcy nie uwzględnia takich dokumentów.</p> <p><u>Odpowiedź:</u></p>

		<p>Zamawiający informuje, iż koryguje wykaz dokumentów zawarty w Części IV punkt 1.3 usuwając:</p> <p>-<i>Świadectwo kontroli przy odbiorze 3.1 dla produkcji i montażu,</i></p> <p>- <i>świadcstwo kontroli przy odbiorze 3.1 IBS.</i></p> <p>Zamawiający informuje, że wymaga wystawienia przez Dostawcę po dokonaniu wszelkich prób i pomiarów wymaganych zgodnie z WTWiO dokumentu potwierdzającego, że dana lokomotywa jest sprawna i nadaje się do eksploatacji oraz przekazania dokumentów wskazanych w punkcie 1.3 lub dokumentów o podobnym charakterze zgodnie z obowiązującymi przepisami, w oparciu o które Odbiorca będzie mógł wystawić świadectwo sprawności technicznej lokomotywy.</p> <p>Zamawiając dodaje dodatkowe zdanie po liście dokumentów jakie zawarł w Części IV punkt 1.3 treści:</p> <p>„Jeżeli z uwagi na proces produkcyjno-odbiorowy u Dostawcy z uwzględnieniem obowiązujących przepisów wymienione dokumenty nie występują, wówczas Dostawca winien złożyć na tą okoliczność stosowne oświadczenie lub ewentualnie wystawić dokumenty o podobnym charakterze, w oparciu, o które Odbiorca będzie mógł wystawić świadectwo sprawności technicznej lokomotywy.”</p>
7	Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.	<p>W odniesieniu do zapisu „Wykaz Konfiguracji pojazdu z numerami części u Dostawcy oraz u producenta” Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie listy części bądź wprowadzenia zapisu, iż lista części będzie do uzgodnienia z Zamawiającym w terminie do dwóch miesięcy od podpisania Umowy.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>W Części IV punkt 1.3 Zamawiając dodaje kolejne zdanie po zdaniu jakie zostało wprowadzone przy okazji zmiany ujętej w odpowiedzi na pytanie nr 6: Zgodnie z punktem 1.3 w części IV Specyfikacji kwestia terminu dostarczenia wymienionej tam listy dokumentów, w tym „Wykaz Konfiguracji pojazdu z numerami części u Dostawcy oraz u producenta” została wyjaśniona na początku w zdaniu drugim w/w punktu:</p> <p>„(...) Dodatkowo Dostawca najpóźniej w dniu odbioru końcowego dla każdej lokomotywy winien także dostarczyć Odbiorcy komplet dokumentów(…)”</p>
8	: Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie zakresu „dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu” do przekazania Zamawiającemu.</p> <p>Odpowiedź:</p>

		<p>Zamawiający informuje, że wskazana w załączniku 5a do Umowy dokumentacja konstrukcyjna pojazdu została opisana w Specyfikacji w części IV punkt 1 DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI – pkt 6 „Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu”.</p>
9	Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „paszporty rewizyjne”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wskazuje że wymienione w załączniku 5a do Umowy „paszporty rewizyjne” zostały opisane w Specyfikacji w części IV punkt 1 DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI – pkt 8 „Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających Dozorowi technicznemu”. Niniejsze dotyczy zbiorników sprężonego powietrza, które podlegają w Polsce pod Dozór Techniczny, a tym samym każda z lokomotyw winna przejść czynności skutkujące wydaniem niniejszych dokumentów. W ramach paszportów Zamawiający rozumie kompletną dokumentację producenta zbiornika oraz dokument jaki należy przedstawić TDT przez producenta lokomotywy, który to dokument potwierdza, że na lokomotywie został zamontowany zbiornik powietrza o pojemności „....”, numer zbiornika, materiał z jakiego został wykonany, rok produkcji. Należy również załączyć informację w którym miejscu na lokomotywie zamontowany jest zbiornik oraz jaki jest sposób jego mocowania.</p> <p>Wskazane jest, aby dostawca dostarczył schemat pneumatyczny z zaznaczonymi wszystkimi zbiornikami powietrza zamontowanymi na lokomotywie podlegającymi TDT.</p>
10	Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wskazanie różnicy pomiędzy „Katalog części zamiennych wraz z wykazem producentów i dostawców” a „Lista części zamiennych, podzespołów, modułów komponentów, elementów lokomotywy”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Wymieniony w załączniku 5a do Umowy „Katalog części zamiennych wraz z wykazem producentów i dostawców” został opisany w Specyfikacji w części IV punkt 1 DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI – pkt 7 „Katalog części zamiennych w języku polskim wraz z wykazem producentów i dostawców”.</p> <p>Wymieniona w załączniku 5a do Umowy „Lista części zamiennych, podzespołów, modułów komponentów, elementów lokomotywy” została opisana w Część V GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE - pkt 3 „części zamienne”.</p> <p>Z informacji zawartych w Specyfikacji wynika, że pojęcie katalogu części jest pojęciem znacznie bardziej obszernym niż lista części.</p>

11	Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie <i>Listy części krytycznych</i>.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający informuje, że wskazana w załączniku 5a do Umowy pojęcie „Lista części krytycznych” została opisana w Część V GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE - pkt 3 „części zamienne”.</p> <p>„Do części krytycznych zaliczyć należy następujące odbieraki prądu wraz z ich kompletnym wyposażeniem (akcesoriami umożliwiającymi montaż i eksploatację):</p> <p>Zadanie pierwsze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. je den pantograf prądu zmiennego AC dla lokomotyw w Konfiguracji I (stosowany w ramach infrastruktury kolejowej Niemiec i Austrii); 2. pantografy prądu stałego DC dla lokomotyw w Konfiguracji I; 3. je den pantograf prądu zmiennego AC dla lokomotyw w Konfiguracji I (stosowany w ramach infrastruktury kolejowej Czech oraz Słowacji); <p>Zadanie drugie: dwa pantografy prądu stałego DC dla lokomotyw w Konfiguracji II;”</p>
12	Załącznik nr 5a do Umowy, pkt 1.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie wymagania dotyczącego dostarczenia „<i>Listy części trudnodostępnych</i>”. Wspomniane zestawienie zawiera się w Katalogu części zamiennych.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie wskazanej w załączniku 5a „Listy części trudnodostępnych” opisanej w Specyfikacji w części IV punkt 1 DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI – „Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu”. - pkt 17 „Listy części trudnodostępnych”.</p>
13	SPP; CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE; 4.Szkolenie personelu.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie czy ilość pracowników do przeszkolenia „nie więcej niż 12 osób dla każdej Konfiguracji” odnosi się łącznie do maszynistów oraz maszynistów-instruktorów w zakresie utrzymania oraz obsługi eksploatacyjnej dostarczonych lokomotyw.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, że w podanym fragmencie Specyfikacji, punkt 1 określił liczbę osób wynoszącą po 12 osób dla każdej Konfiguracji.</p>



		<p>Uczestnikami szkolenia ze strony Odbiorcy będą: maszyniści oraz maszyniści – instruktorzy (łącznie 12 osób). Zakres szkolenia będzie dotyczył utrzymania oraz obsługi eksploatacyjnej dostarczonych lokomotyw. Szkolenie pracowników związanych z prowadzeniem lokomotyw polegać ma na nabyciu wiedzy teoretycznej jak i praktycznej w zakresie jazdy dostarczonymi lokomotywami oraz ich obsługą eksploatacyjną(...).</p>
14	<p>SPP; CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE; 4.Szkolenie personelu.</p>	<p>Na podstawie następującego zapisu: „Na wniosek zamawiającego Dostawca przed dostawą pierwszych lokomotyw w każdej Konfiguracji udzieli pomocy w zakresie organizacji kursu szkolenia dotyczącego uzyskania rozszerzenia uprawnień w/w maszynistów na typy lokomotyw będące przedmiotem dostawy” Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem pomocy w zakresie organizacji szkolenia oraz rozszerzenia uprawnień.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający informuje, iż zgodnie z warunkami określonymi w Specyfikacji, Część V pkt 4 „Szkolenie Personelu”: „Szkolenia w zakresie określonym poniżej w pkt 1-2 zostaną przeprowadzone nie wcześniej niż w terminie czterech miesięcy kalendarzowych i nie później niż w terminie dwóch miesięcy kalendarzowych przed dostawą pierwszej z zamawianych lokomotyw w danej Konfiguracji.” Tym samym Zamawiający w czasie szkolenia z Obsługi i Prowadzenia lokomotyw nie będzie dysponował lokomotywą, która jest przedmiotem dostawy. Przeprowadzenie przez Dostawcę szkolenia, o którym mowa w pkt 4 jest jednym z kroków niezbędnych do uzyskania uprawnień na prowadzenie lokomotywy danego typu. Maszyniści Zamawiającego po zakończeniu niniejszego szkolenia muszą odbyć wymagane przepisami szkolenie w ośrodku szkoleniowym, a także zdać egzamin pozwalający im uzyskać rozszerzenie uprawnień na nową lokomotywę. Biorąc pod uwagę powyższe w ramach pomocy oczekiwanej od Dostawcy Zamawiający oczekuje zapewnienia dostępu do lokomotywy, takiego typu jak wynikający z przedmiotu dostawy, a także w przypadku braku kadry posiadającej znajomość typu lokomotywy zgodnej z Umową dostawy w ośrodkach szkoleniowych i egzaminacyjnych, oczekuje wsparcia kadrowego przez Dostawcę w celu umożliwienia realizacji procesu pozyskania uprawnień przez maszynistów Zamawiającego.</p> <p>Zamawiający dokonuje uzupełnienia treści Część V pkt 4 „Szkolenie Personelu” punkt 1 dodając w ostatnim zdaniu po słowach „wspólnie z Dostawcą” następujący tekst:</p> <p>„w tym także zapewnienia przez Dostawcę dostępu do lokomotywy, takiego typu jak wynikający z przedmiotu dostawy, a także w - przypadku braku kadry posiadającej znajomość typu lokomotywy zgodnej z Umową dostawy w ośrodkach szkoleniowych i egzaminacyjnych – wsparcia kadrowego przez Dostawcę w celu umożliwienia realizacji procesu szkolenia i przeprowadzenia egzaminów celem pozyskania uprawnień przez maszynistów Zamawiającego.”</p>
15	<p>SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu dotyczącego skrajni z „UIC 505-1” na „zgodna z normą PN-EN 15273-</p>

	<p>LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Podstawowe dane techniczne dostarczonych lokomotyw.</p>	<p>2:2013". Wykonawca informuje, iż wspomniana norma jest wymagana w odniesieniu do ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 1302/2014.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dokonuje korekty zapisu punktu j) w CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Podstawowe dane techniczne dostarczonych lokomotyw.</p> <p>Treść punktu j) po korekcie brzmi: „j) skrajnia: zgodnie z obowiązującymi przepisami”</p>
<p>16</p>	<p>SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Wymagania ogólne / Konstrukcja lokomotyw, podwozie i nadwozie.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o aktualizację obecnego zapisu na następujący: „Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności 2014 z zm. 2019...” oraz zapisu ze str. 56 „ a) budowa zgodna z obowiązującymi przepisami, normami i standardami na podstawie, których lokomotywy zostały homologowane”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p><i>Zamawiający zwraca uwagę, iż zgodnie z treścią:</i></p> <p><i>Część III 2. Parametry techniczne/Wymagania ogólne Pkt 3:</i></p> <p><i>„Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, na które lokomotywy zostały homologowane. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe urzędy/instytucje zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego a dla lokomotyw wydano bezterminowe dopuszczenie, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.”</i></p> <p><i>Część III 2. Parametry techniczne/ Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw:</i></p> <p><i>„Lokomotywy dostarczone w ramach Zadań winny spełniać wymagania zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z przepisami TSI(…)”</i></p> <p>Powyższe oznacza, że Zamawiający nie wskazuje konkretnych przepisów TSI a jedynie zaznacza, że lokomotywy winny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Przykładowo jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania danych przepisów TSI, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów TSI nie wynika, że wymagane jest aby pojazd spełnił aktualne</p>

		wymagania w tym zakresie, to o lokomotywa jest uznawana za spełniającą przepisy TSI.
17	SPP; CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYGNIECIA PRZETARGU; 1. Udzielenie zamówienia; 1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o udostępnienie przez Zamawiającego lokalizacji warsztatów jakimi dysponuje oraz o podanie wyposażenia jakie wchodzi w skład warsztatów Zamawiającego. Odpowiedź: Zamawiający przewidział inny tryb dotyczący określenia wymaganego wyposażenia warsztatu Część I pkt 1.1 „Warunki dopuszczenie Oferenta do oceny ofert” ust. 20. Zamawiający precyzuje, iż aktualnie dysponuje warsztatami w Brzegu Dolnym oraz w Gliwicach. Docelowo będzie dysponował warsztatami w Kutnie oraz innych lokalizacjach
18	SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 2. Opis cen i stawek, indeksacja; 2.2. Cena serwisu (uwagi wspólne dla Cs i Csd).	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wykreślenie zapisu: „należy zapewnić wysoką żywotność nakładek na pantograf przy założeniu eksploatacji w warunkach normalnych wynoszącą minimum 60 tys. km”, ponieważ na str. 8 w punkcie DEFINICJE Zamawiający nie zdefiniował pojęcia „warunki normalne”. Odpowiedź: Zamawiający przez normalne warunki eksploatacji rozumie typową eksploatację polegającą na prowadzeniu pociągów intermodalnych w warunkach atmosferycznych odpowiednich dla rejonu geograficznego w jakim może być użytkowana lokomotywa zgodnie z krajami dla których posiada ona dopuszczenia. Zamawiający dokonuje uzupełnienia definicji o powyższe wyjaśnienie.
19	SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 2. Opis cen i stawek, indeksacja; 2.2. Cena serwisu (uwagi wspólne dla Cs i Csd).	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „wstawek”. Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty treści tego punktu usuwając wyraz „wstawek”, po której ma on brzmienie: „ tarcze i okładziny hamulcowe winny podlegać wymianie w taki sposób, aby nie zachodziła potrzeba ich wymiany i konieczności dodatkowego wyłączenia lokomotywy pomiędzy planowanymi przeglądami”
20	SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 2.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o przekazanie specyfikacji „piasku do piasecznic” celem zweryfikowania możliwości jego zastosowania. Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w dokumentacji utrzymania lokomotywy Dostawca winien określić wymagania dotyczące piasku do piasecznic.

	Opis cen i stawek, indeksacja; 2.2. Cena serwisu (uwagi wspólne dla Cs i Csd).	
21	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Konstrukcja lokomotyw, podwozie i nadwozie.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę istniejącego zapisu na następujący: „konstrukcja zgodna z wymaganiami UE dotyczącymi interoperacyjności kolei na dzień przeprowadzenia badań homologacyjnych lokomotywy” Odpowiedź: Zamawiający udzielił wyjaśnień na podobne pytanie przy okazji odpowiedzi na pytanie 16.
22	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Konstrukcja lokomotyw, podwozie i nadwozie.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę istniejącego zapisu na następujący: „zastosowane w budowie tylko nowe podzespoły muszą zostać wyprodukowane w całości z użyciem części i materiałów, które spełniają aktualnie obowiązujące na dzień przeprowadzenia badań homologacyjnych lokomotyw normy techniczne i wytrzymałościowe oraz przepisy w zakresie palności, toksyczności, dymienia, hałasu, interoperacyjności, etc.” Odpowiedź: Zamawiający udzielił wyjaśnień na podobne pytanie przy okazji odpowiedzi na pytanie 16.
23	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Konstrukcja lokomotyw, podwozie i nadwozie.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie dla jakich zadań/konfiguracji lokomotyw dotyczy następujący podpunkt: „o) wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjne w języku polskim i niemieckim. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach”. Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty treści punktu oznaczonego literą o), po której zaktualizowana treść tego punktu ma brzmienie: „wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie dla lokomotyw dostarczonych w ramach Zadania pierwszego w języku polskim i niemieckim. Zaś dla lokomotyw dostarczonych w ramach Zadania drugiego w języku polskim. W każdym przypadku dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach;”
24	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę obecnego zapisu na zapis: „... Konstrukcja pantografów musi minimum zapewniać automatyczne opuszczenie odbieraka prądu w przypadku zużycia się nakładki węglowej (system ADD)”. Odpowiedź:



	<p>techniczne; Urządzenia elektryczne lokomotyw.</p>	<p>Zamawiający dokonuje korekty zapisu zawartego w ostatnim zdaniu punktu b) CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Urządzenia elektryczne lokomotyw.</p> <p>„Konstrukcja pantografów musi umożliwić automatyczne opuszczenie odbieraka prądu w przypadku zużycia się nakładki węglowej (system ADD) a także jako rozwiązanie opcjonalne opuszczenie odbieraka w przypadku nie wykrycia sieci trakcyjnej lub opcjonalnego awaryjnego składania odbieraka w przypadku przekroczenia maksymalnej wysokości dopuszczonej dla pracy odbieraka.”</p>
25	<p>SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Urządzenia pneumatyczne.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu na następujący: Dopuszcza się także ręczny system odwadniania zbiornika lub zbiorników”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dodaje na końcu zdania pod lit. b) tekst: „lub zbiorników”, w związku z czym otrzymuje on brzmienie:</p> <p>„b) Zbiorniki główne powietrza o pojemności minimum 800 litrów, z preferowanym przez Zamawiającego automatycznym systemem odwadniania. Dopuszcza się także ręczny system odwadniania zbiornika lub zbiorników;”</p>
26	<p>SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 3. Podstawowe dokumenty normatywne i przepisy prawa polskiego i międzynarodowego</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu na zapis: „ Konstrukcja i parametry techniczno-eksploatacyjne każdego z pojazdów muszą spełniać wymagania obowiązujących na dzień przeprowadzenia badań homologacyjnych przepisów prawa i uregulowań...”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający zwraca uwagę, iż zgodnie z treścią:</p> <p><i>Część III 2. Parametry techniczne/Wymagania ogólne Pkt 3 „Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, na które lokomotywy zostały homologowane. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe urzędy/instytucje zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego a dla lokomotyw wydano bezterminowe dopuszczenie, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.”</i></p> <p>Niniejsze oznacza, że Zamawiający nie wskazuje konkretnych przepisów. Przykładowo jeżeli lokomotywa posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania danych przepisów to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z innych przepisów nie wynika że wymagane jest aby nowa lokomotywa dostarczona w ramach zawartej</p>

		umowy musiała spełnić wszystkie aktualne wymagania w tym zakresie to o lokomotywa jest uznawana za spełniającą przepisy.
27	SPP; CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie następujących zagadnień odnośnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwinięcia skrótu „IBS”; - informacji dla jakiego silnika ma zostać dostarczone świadectwo 3.1, - pojęcia „przetwornica” , co Zamawiający rozumie pod tym pojęciem. - dla jakich zbiorników należy dostarczyć świadectwa. <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający informuje iż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zgodnie z odpowiedzią udzieloną wcześniej na pytanie nr 6 dokonał wykreślenia wymagania dla dostarczenia tego dokumentu. - Świadectwo 3.1 ma zostać dostarczone dla każdego silnika trakcyjnego - pod pojęciem „przetwornica” Zamawiający rozumie kompletną przetwornicę/przetwornice statyczne wraz z niezbędnym oprzyrządowaniem. - wymaga dostarczenia świadectw do wszystkich zbiorników powietrza podlegających pod TDT,
28	SPP; CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu na następujący: „Projekt Dokumentu Dokumentacji Systemu Utrzymania w języku polskim powinien być dostarczony Zamawiającemu przynajmniej na 3 (trzy) miesiące przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy w danej konfiguracji” ... „Strony dokonają analizy zgłoszonych uwag i uzgodnienia ostatecznej treści DSU do dnia odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania”</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na wprowadzenie korekty dotyczącej przesunięcia czynności związanych z dostarczeniem DSU.</p>
29	SPP; CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie zapisu: „Instrukcja diagnozowania i usuwania typowych usterek” z zakresu DSU i przeniesienia go do zakresu Dokumentacji Techniczno – Ruchowej (DTR). Zmiana ta jest podyktowana Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych</p>

	DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.	<p>warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 226 z późn. zm.)” Dodatkowo Zamawiający na str. 66 w wymaganiach dotyczących zakresu DTR zawarł już takie wymaganie w sformułowaniu „opis typowych usterek i metod ich usuwania”.</p> <p><i>Odpowiedź:</i></p> <p>Zamawiający wyraża zgodę i dokonuje stosownej korekty przenoszącej do Części dotyczącej Dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR) umieszczając ten dokument pod numerem: „xi Instrukcję diagnozowania i usuwania typowych usterek.”</p> <p>Dotychczasowe punkty xi i xii otrzymują odpowiednio numerację xii i xiii.</p>
30	SPP; CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie następującego punktu: „15. Listę części zamiennych, podzespołów, modułów komponentów, elementów lokomotywy w języku polskim, która zostanie przekazana Odbiorcy w dniu odbioru pierwszej lokomotywy dla każdego Zadania”, ponieważ powieliła on zapisy wymagań dotyczących Katalogu części zamiennych zawartych w punkcie 7 na stronie str. 67.</p> <p><i>Odpowiedź:</i></p> <p>Zamawiający dokonuje połączenia pkt 7 i 15. Nowa treść pierwszego zdania w punkcie nr 7 CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji przyjmuje postać:</p> <p>„7. Katalog części zamiennych podzespołów, modułów komponentów i elementów lokomotywy w języku polskim wraz z wykazem producentów i dostawców (z numerami katalogowymi umożliwiającymi sprawne zamawianie części), w tym także, rysunki poglądowe z wymiarami oraz instrukcje ich naprawy i konserwacji, o ile te dostarczane są przez producenta(...).”</p> <p>Zamawiający dodatkowo informuje, iż obecne numeracja od 16-23 w podrozdziale „Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji” zostaje zaktualizowana do numeracji 15-22.</p>
31	SPP; CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie w pkt. 16 i 17 zapisu: „czasu realizacji dostawy i aktualnych rynkowych cen jednostkowych tych części”. Oferent przez cały cykl życia pojazdu nie jest w stanie zagwarantować że podane ceny i czasy dostaw będą niezmiennie.</p> <p><i>Odpowiedź:</i></p> <p>Zamawiający informuje, iż wymaga przedstawienia ceny wyłącznie dla części zamiennych objętych pakietem części zamiennych obowiązujących w okresie 3 lat od daty zawarcia umowy. Dla pozostałych części oraz dla Części objętych pakietem części zamiennych po upływie 3 lat od daty zawarcia umowy mają zastosowanie ceny katalogowe. Jednocześnie</p>

	DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.	Zamawiający informuje, że oczekuje takiego zarządzania stanami magazynowymi i koordynacji zaopatrzenia przez Dostawcę, aby był on w stanie wywiązać się z dostawy części do lokomotywy w czasie nie dłuższym niż określony w podrozdziale „Serwis dodatkowy” pod literą F.
32	Załącznik nr 9b do specyfikacji; arkusz 3; PAKIET CZĘŚCI ZAMIENNYCH DLA KONFIGURACJI II.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem do Zamawiającego o uzupełnienie załącznika 9b w zakładce 3 o nazwie PAKIET CZĘŚCI ZAMIENNYCH DLA KONFIGURACJI II. Uzupełnienie to miało by polegać na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - określeniu dla danej pozycji w kolumnie o nazwie: „Ilość przyjęta do wyceny pakietu części zamiennych [szt./kpl.] oraz „Ilość przyjęta do wyceny pakietu części zamiennych [szt.]” czy dotyczy to kompletu czy liczby sztuk, - określeniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem kompletu dla danej pozycji – dotyczy wszystkich tabel, - dodania uwagi dla pozycji z wyznaczonymi pozycjami „prawe”, „lewe” o treści lub rozwiązanie równoważne zaproponowane przez Oferenta, - usunięciu skrótów i zastąpienia ich nazwami właściwymi, - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem „Przetwornica”, - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Wózek - komplet wraz z zestawami koł.”, - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Silnik wycieraczek”, - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Szyba reflektora głównego”, - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Przewód hamulcowy (na czołownicy)”, - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Słuchawka wraz z przewodem”, <p>Odpowiedź: Zamawiający odnosi się poniżej do poruszonych w pytaniu kwestii:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doprecyzował określenia w załączniku 9a i 9b zakładka 3 do Specyfikacji, w których pozycjach mowa jest o sztukach, a w których o kompletach: Wszędzie gdzie podana jest tylko liczba, to chodzi o sztukę/sztuki, natomiast w przypadku kompletu zawsze oprócz liczby jest dodane określone słownie „komplet”, np.: „1 komplet”, „2 komplety”. - Zamawiający pod pojęciem kompletu dla danej pozycji – dotyczy wszystkich tabel rozumie zestaw elementów, które stanowią pewną całość.



		<ul style="list-style-type: none"> - Zamawiający uwzględni uwagę Oferenta i w pozycjach z wyznaczonymi pozycjami „prawe”, „lewe” można zastosować „rozwiązanie równoważne zaproponowane przez Oferenta”, o ile spełni wymagania Specyfikacji (np. Stopnie wejściowe na czołownicy, wartość netto za 1 prawy i 1 lewy: należy wycenić 2 szt.; jeśli nie ma rozróżnienie „prawy i lewy” też należy wycenić 2 szt.; w przypadku szyby czołowej interesuje Zamawiającego cena kompletnej szyby czołowej bez względu na ilość elementów z jakich się składa. Jeżeli są 2 to obie składają się na kompletną szybę czołową. - usunięciu skrótów i zastąpienia ich nazwami właściwymi: zastosowane skróty są w powszechnym użyciu i nie powinny nikomu sprawiać problemu w interpretacji. - doprecyzowaniu, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „Przetwornica”: - Kompletna przetwornica (przetwornice) statyczne wraz z niezbędnym oprzyrządowaniem. Przetwornica ma podlegać szybkiej i sprawnej wymianie na nowy element. - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Wózek - komplet wraz z zestawami kół.” - Kompletny wózek, który w razie potrzeby można sprawnie zamontować do lokomotywy w miejsce dotychczasowego, który np. został uszkodzony. - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Silnik wycieraczek” - Kompletny produkt (silnik elektryczny wraz z przekładnią) gotowy do bezpośredniego zamontowania w przeznaczonym dla niego miejscu. - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Szyba reflektora głównego”, - Kompletny produkt (oprawka wraz z szybą, o ile jest wklejana lub sama szyba) do bezpośredniego zamontowania w przeznaczonym dla niego miejscu. - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Przewód hamulcowy (na czołownicy)”, - Kompletny produkt (wąż hamulcowy wraz z przyłączem do kurka końcowego umieszczonego na czołownicy z jednej strony oraz główką sprzęgu hamulcowego z drugiej strony) do bezpośredniego zamontowania w przeznaczonym dla niego miejscu. Wymagany jest kompletny przewód w odmianie G oraz w odmianie Z w ilościach podanych w specyfikacji. - doprecyzowaniu co Zamawiający rozumie pod pojęciem: „Słuchawka wraz z przewodem”, - Kompletny produkt (słuchawka + elastyczny przewód zakończony wtyczką) do bezpośredniego zamontowania w przeznaczonym dla niego miejscu.
33	<p>SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Wymagania ogólne.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie czy Zamawiający dopuszcza realizację zakresu ppkt h) w formie podpowiedzi na terminalu maszynisty.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. W przypadku powstania usterki na lokomotywie powinna zostać wyświetlona odpowiednia informacja podająca kod błędu wraz z ewentualną przyczyną powstania oraz tryb postępowania prowadzący do usunięcia tej usterki. Podpowiedzi wyświetlane na ekranie monitora powinny być czytelne i zrozumiałe dla maszynisty i wyświetlane w językach wymaganych w lit. h).</p>

34	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Urządzenia elektryczne lokomotywy.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę ppkt j) do następującej postaci: „Sterowanie ukrotnione Lokomotywy pozwalające prowadzić dwie Lokomotywy z jednej czynnej kabiny”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający przychylił się do wniosku. Tym samym dokonuje korekty ust j)</p> <p>„j) Sterowanie ukrotnione Lokomotywy pozwalające prowadzić dwie Lokomotywy z jednej czynnej kabiny”.</p>
35	SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 2. Opis cen i stawek, indeksacja; 2.2. Cena serwisu (uwagi wspólne dla Cs i Csd).	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o określenie czy możliwość wynajęcia hal warsztatowych Zamawiającego będzie odpłatne. Jeśli tak Oferent zwraca się z wnioskiem o podanie kosztu udostępnienia hali jak i zakresu jej wyposażenia.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zgodnie z treścią Specyfikacji: „Zamawiający jest zobowiązany do zapewnienia we własnym zakresie i na swój koszt: m.in. Po uprzednim uzgodnieniu, możliwość wykorzystania hal warsztatowych Zamawiającego do realizacji przeglądów planowych,”</p> <p>Zamawiający informuje, iż po uprzednim uzgodnieniu, przewiduje możliwość wykorzystania hal warsztatowych Zamawiającego do realizacji serwisu; o ile nie będzie możliwości naprawy lokomotywy w miejscu awarii. Zamawiający dla potrzeb realizacji niniejszych czynności serwisowych dotyczących własnych lokomotyw nie przewiduje obciążania Dostawcy z tego tytułu udostępnienia hal warsztatowych. Szczegółowe zasady dostępu do hal warsztatowych zostały opisane w Części V Specyfikacji pkt 2 „Usługi serwisowe”.</p>
36	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Wymagania ogólne.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu w pkt. 7 do następującej postaci: „Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, lecz nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS: poziomu wynikającego z przepisów aktualnych na dzień homologacji lokomotyw; ...”</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dokonuje korekty zapisów przywołanego punktu nr 7:</p> <p>„7. Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, lecz nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS: poziomu wynikającego z przepisów aktualnych na dzień dostawy lokomotyw; na dzień publikacji niniejszej Specyfikacji zgodnych z Wykazem Specyfikacji obowiązkowych zawartych w Rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 lub przepisów na dzień homologacji lokomotyw jeżeli wydano bezterminowe dopuszczenie o ile nie ogranicza to w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada</p>



		dopuszczenie do eksploatacji. Zamawiający otrzyma podczas odbioru technicznego wykaz tras obsługiwanych przez ETCS dla których lokomotywa ma potwierdzoną kompatybilność ESC z infrastrukturą kolejową w poszczególnych krajach zgodnie z odpowiednią Konfiguracją I lub II dla tras i odcinków infrastruktury dla których producent lokomotywy uzyskał potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu.
37	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Wymagania ogólne.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę obecnego zapisu na zapis: „Lokomotywy muszą być wyposażone w system radiolączności GSM-R zgodnie z przepisami na dzień homologacji lokomotyw.” Odpowiedź: Zamawiający udzielił wyjaśnień na podobne pytanie przy okazji odpowiedzi na pytanie 16.
38	SPP; CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Kabina maszynisty.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie zapisu w ppkt I) czy Zamawiający wymaga opcjonalnie kamer zamiast lusterek zewnętrznych czy opcjonalnie kamer zamiast lusterek oraz kamer z poglądem na kabinę maszynisty. Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty treści ust I) w przywołanej CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE; 2. Parametry techniczne; Kabina maszynisty: „Opcjonalnie kamery zastępujące lusterka zewnętrzne (wsteczne) z podglądem obrazu w kabinie lokomotywy.”
39	SPP; CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, OBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY; 1. Dokumentacja i dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie zapisu w pkt. 7: „... oraz instrukcje ich naprawy i konserwacji, o ile dostarczone są przez producenta.”, ponieważ wspomniany pkt. odnosi się do katalogu natomiast instrukcje napraw i konserwacji nie są częścią katalogu części zamiennych. Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż wyjaśnił niniejszą kwestię przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 48 w czwartej paczce odpowiedzi na pytania zadane przez Oferenta opublikowanej w dn. 12.04.2021.
40	SPP; CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu na następujący: „Gwarancja obejmuje wszystkie elementy składowe pojazdu z

	ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE; 1. Gwarancja.	wylączeniem materiałów eksploatacyjnych (jak np. okładziny hamulcowe) oraz sprawną pracę lokomotyw.” Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę iż dokładnie taki zapis zawiera Specyfikacja w V Części pkt 1 Gwarancja: „Gwarancja obejmuje wszystkie elementy składowe pojazdu z wylączeniem materiałów eksploatacyjnych (jak np. klocki hamulcowe) oraz sprawną pracę lokomotyw.”
41	SPP: CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE; 3. Części zamienne.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o dopuszczenie sporządzenia listy części z podziałem na grupy zgodnie z normą ZN-02/PKP-3500-15. Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza, aby lista była sporządzona wg metodologii przyjętej przez Dostawcę. Jednak zwraca uwagę, że w ramach dokumentacji przekazywanej podczas odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania Dostawca dostarczy listę części zamiennych, podzespołów, modułów komponentów, elementów lokomotyw z podaniem numerów obowiązujących u Dostawcy oraz numerów obowiązujących u producenta tej części, jeżeli nie jest ona produkowana przez Dostawcę. Zamawiający wykreśla ostatnie zdanie z niniejszego punktu Specyfikacji: „Lista winna być sporządzona zgodnie z normą PN EN 15380-2.”
42	Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 8. Gwarancja i rękojmia; ust. 8.6.; pkt 2).	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu pkt 2) na następujący zapis: „2) okładziny hamulcowe, filtry, nakładki i nabieżniki pantografu, paski klinowe, bezpieczniki.” Odpowiedź: Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku i dokonuje następującej korekty zapisu §8.6 pkt 2) umowy: „okładziny/klocki hamulcowe, filtry, nakładki i nabieżniki pantografu, paski klinowe, bezpieczniki,”. Niniejsza odpowiedź dotyczy Umowy w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego.
43	Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 7. Szkolenie, zabezpieczenie należytego wykonywania umowy; ust. 7.7.	Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie zapisu o treści: „lub wpłaty brakującej sumy zabezpieczenia na rachunek bankowy Odbiorcy, o którym mowa w §7.6.” Odpowiedź: Zamawiający nie akceptuje wniosku Oferenta, którego uwzględnienie pozbawiłoby Dostawcę wyboru sposobu wykonania obowiązku

		<p>uzupełnienia sumy zabezpieczenia. Tym samym obecny zapis pozostaje w niezmienionej treści.</p> <p>Niniejsza odpowiedź dotyczy Umowy w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego.</p>
44	<p>Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 8. Gwarancja i rękojmia; ust. 8.6.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o korektę słowa „podpowiada” na „odpowiada”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dokonuje korekty, o którą wnioskuje Oferent. Tym samym nowe brzmienie pierwszego zdania paragrafu.8.6. brzmi następująco:</p> <p>„Przez wady i usterki, za które odpowiada gwarancyjnie Dostawca należy rozumieć nie tylko wady produkcyjne lub wynikające z wadliwego montażu, lecz także wady wynikające z transportu lokomotyw lub ich części do miejsca dostawy, wady wynikające z niezgodności z przepisami technicznymi lub innymi przepisami prawa. (...)”</p> <p>Niniejsza odpowiedź dotyczy Umowy w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego.</p>
45	<p>Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 8. Gwarancja i rękojmia; ust. 8.7 lit. a).</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o uzupełnienie lit. a) o następujący zapis: „aktów wandalizmu”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający przychylił się do wniosku oferenta i dokonuje uzupełnienia §8.7. lit. a), który otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p>„a) uszkodzeń mechanicznych spowodowanych kolizją, wypadkiem lub innym zdarzeniem kolejowym jak również aktami wandalizmu.”.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż usuwanie usterek spowodowanych aktami wandalizmu zgodnie z §9 ust. 1 pkt 4 lit. a), umowy jest objęte serwisem dodatkowym.</p> <p>Niniejsza odpowiedź dotyczy Umowy w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego.</p>
46	<p>Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 8. Gwarancja i rękojmia; ust. 8.9.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie w całości zapisu ust. 8.9. względnie jego doprecyzowanie poprzez wskazanie o jakich konkretnie lokomotywach Odbiorcy mowa, w ilu pojazdach wada ma się ujawnić i w jakim czasie.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający odniósł się już do niniejszej kwestii udzielając odpowiedzi w dn. 14.04.2021 na pytanie nr 10 udzielając odpowiedzi, iż dokonuje zmiany treści zdania pierwszego paragrafu 8.9 umowy:</p> <p>„W przypadku wystąpienia w okresie gwarancji w którejkolwiek lokomotywie wady systemowej, tj. wady tego samego rodzaju, która</p>

		<p>mogła powstać z tej samej przyczyny (o ile przyczyna została ustalona), występująca w co najmniej trzech lokomotywach Odbiorcy, zbudowanych w oparciu o te same projekty, materiały itp., Dostawca zobowiązuje się, na własny koszt, do wprowadzenia we wszystkich dostarczonych Zamawiającemu lokomotywach, będących przedmiotem umowy, rozwiązań eliminujących te wady, w tym koniecznych zmian konstrukcyjnych i technologicznych lub innych modyfikacji."</p> <p>Niniejsza odpowiedź dotyczy Umowy w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego.</p>
47	<p>Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 9. Serwis (prewencyjny, korekcyjny i dodatkowy), naprawy gwarancyjne, inne usługi; ust. 9.1. pkt. 2) lit. a)</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie zakresu serwisu korekcyjnego w celu uniknięcia wątpliwości, które usterki, wady i awarie objęte są tym zakresem, a które objęte naprawami gwarancyjnymi, jak również, które objęte serwisem dodatkowym.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zgodnie z §9.1 pkt 2 lit. a, serwis korekcyjny nie obejmuje usług świadczonych w ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - serwisu dodatkowego (§9.1 pkt 4 lit.a), za który należy się wynagrodzenie nie objęte stawkami za utrzymanie lokomotywy; sposób rozwiązywania ewentualnych wątpliwości lub sporów odnośnie rodzaju serwisu reguluje §9.3; - napraw gwarancyjnych (§9.1 pkt 3), z tym że znajdują do niego zastosowanie wszystkie uregulowania dotyczące serwisu korekcyjnego, z tą różnicą, że koszty takich napraw w zakresie wskazanym w umowie obciążać będą Dostawcę. <p>Zamawiający informuje, iż kwestie dotyczące serwisu są uregulowane także w paragrafie 10 umowy oraz w Specyfikacji w szczególności Część II i Część V.</p> <p>Niniejsza odpowiedź dotyczy Umowy w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego.</p>
48	<p>Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 9. Serwis (prewencyjny, korekcyjny i dodatkowy), naprawy gwarancyjne, inne usługi; ust. 9.8. i 9.9.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie ust.9.8 i 9.9.</p>



		<p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający podkreśla, iż wymóg udostępnienia lokomotywy zastępczej stanowi alternatywę dla Dostawcy w przypadkach określonych w umowie. W przypadku kiedy Dostawca nie zapewni lokomotywy zastępczej będzie zobligowany do zapłacenia rekompensaty. Zapewniając lokomotywę zastępczą Dostawca nie tylko nie będzie zobligowany do zapłacenia rekompensaty, ale także ma wpływ na nie pogorszenie wskaźnika „G” w wyniku braku możliwości eksploatacji lokomotywy dostarczonej w ramach umowy.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie będzie miało miejsce dodatkowe karanie, ponieważ wartość naliczonej rekompensaty w danym okresie, dla którego rozliczany jest wskaźnik „G”, zostanie zaliczona na poczet kar z tytułu pogorszenia wskaźnika „G” poniżej wartości 0,95. Zagadnienie to jest wyraźnie uregulowane w Specyfikacji, Część V pkt 2 oraz w uzupełnionej treści §12.5 lit. a) i b) umowy.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 2, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>
49	Wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 12. Kary umowne, odszkodowania.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o obniżenie wysokości wszystkich kar i limitów o minimum 50% w odniesieniu do każdej pozycji z osobna.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający informuje, iż wnioski w tym zakresie zostały już złożone uprzednio przez innych oferentów i po ich przeanalizowaniu Zamawiający dokonał zmian redakcyjnych poziomów niektórych kar i limitów odpowiedzialności Dostawcy.</p> <p>Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 2, to odpowiedź dotyczy obu Zadań.</p>

Pytania cz.7 opublikowane dnia 16.04.2021

Nr	Dotyczy:	Pytanie / odpowiedź
1	SPP; CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYGNIECIA PRZETARGU; 1. Udzielenie zamówienia; 1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o możliwość przedstawienia referencji poświadczających niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych, w zakresie dostaw pojazdów sześciosiowych.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający informuje, iż referencje, których wymaga w Specyfikacji w punkcie 11 winny być adekwatne do przedmiotu zamówienia, stąd wymóg przedłożenia referencji poświadczających wyprodukowanie i dostawę lokomotyw czteroosiowych, które mają zupełnie inną konstrukcję podwozia niż lokomotywy sześciosiowe. Zamawiający podtrzymuje ten wymóg.</p>
2	SPP; CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT,	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o doprecyzowanie czy wystarczającym będzie przedstawienie referencji obejmujących świadczenie usług w zakresie tylko 1 i 2 poziomu utrzymania lokomotyw poświadczających niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji czynności serwisowych.</p>

	<p>PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYGNIECIA PRZETARGU; 1. 1.1. Udzielenie zamówienia; Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert.</p>	<p>Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż w przywołanych zapisach Specyfikacji w punkcie 12 nie wskazał, jakich poziomów utrzymania serwisowego powinny dotyczyć referencje. Tym samym wystarczające będzie wykazanie realizacji w/w poziomów. Zwracamy Państwu uwagę, iż referencje poświadczające „czynności serwisowe” powinny również wykazywać realizację utrzymania korekcyjnego.</p>
3	<p>SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA; 2.2. Cena serwisu (uwagi wspólne dla Cs i Csd).</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie zapisu dotyczącego wymiany nakładek grafitowych pantografów. Ze względu na zmienne warunki atmosferyczne (mróz) nie jest możliwe zapewnienie żywotności w okresie zimowym na poziomie do 30 000 km pomimo zabudowy bardzo wysokiej jakości nakładek. Odpowiedź: Zamawiający pozostawia zapis dotyczący wymiany nakładek grafitowych pantografów bez zmian. Zwracamy Państwu uwagę, iż wskazany przebieg przy normalnych warunkach atmosferycznych eksploatacji lokomotyw przez Zamawiającego to minimum 60 tys. km. Jeśli chodzi o zimowe - utrudnione warunki eksploatacji, to Zamawiający wymaga dostosowania częstotliwości wymiany w taki sposób, aby nie zachodziła potrzeba wymiany nakładek pomiędzy planowanymi przeglądami.</p>
4	<p>SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 3. MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMIN DOSTAWY I ZAPŁATY CENY.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę terminów dostaw lokomotyw w doniesieniu do zadania drugiego na następujące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dostawa 1 lokomotywy - 16 miesięcy od dnia zawarcia umowy, • dostawa 2 i 3 lokomotywy - 17 miesięcy od dnia zawarcia umowy. <p>Wskazane terminy uregulowane są dostawą poszczególnych komponentów lokomotywy przez poddostawców. Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, iż dla Zadania drugiego wskazane terminy dostaw, przy założeniu, że umowa zostanie zawarta w pierwszej połowie czerwca b.r. zapewniają Dostawcy następujący czas realizacji przedmiotu umowy: dla 1-ej lokomotywy do 13 miesięcy od dnia zawarcia umowy, zaś dla lokomotywy 2 i 3 do 14 miesięcy od dnia zawarcia umowy. W przypadku, jeżeli doszłoby do późniejszego podpisania umowy, Zamawiający utrzyma czas realizacji dostawy odpowiednio: dla 1-ej lokomotywy 13 miesięcy i dla 2 i 3 lokomotywy 14 miesięcy od daty zawarcia umowy. Zamawiający w Specyfikacji w tabeli określającej terminy dostaw na końcu słów „Zadanie drugie” daje dwie gwiazdki „**”, a pod tabelą wyjaśnienie: „Jeżeli zawarcie umowy dostawy na Zadanie drugie nastąpi po dniu 15 czerwca 2021 roku, to termin dostawy każdej z lokomotyw będzie biegł od dnia zawiadomienia Dostawcy o</p>

		<p>zawarciu umowy i będzie wynosił 13 miesięcy dla lokomotywy pierwszej i 14 miesięcy dla lokomotywy drugiej i trzeciej". Zamawiający zmienia treść §6.2 umowy zamieszczoną pod tabelą na następującą:</p> <p>„Jeżeli niniejsza umowa wejdzie w życie po dniu 15 czerwca 2021 roku, wtedy termin dostawy każdej z lokomotyw będzie biegł od dnia zawiadomienia Dostawcy o zawarciu umowy i z uwzględnieniem postanowień § 6.3 pkt 2 i 3, wynosił będzie trzynaście miesięcy dla lokomotywy pierwszej i czternaście miesięcy dla lokomotywy drugiej i trzeciej. Z zastrzeżeniem postanowień §6.3 i §6.8-10, zmiana któregokolwiek z terminów wskazanych lub wynikających z niniejszego ustępu wymaga zmiany umowy z zachowaniem zasad określonych w §16.8.”</p>
5	<p>SPP; CZĘŚĆ V. GWARANCJA. SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE; 1. GWARANCJA.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę obecnego zapisu poprzez obniżenie okresów gwarancji na następujące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trwałość oraz brak wad silników trakcyjnych oraz wentylatorów silników trakcyjnych – nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata), • trwałość oraz brak wad przetwornic jazdy i przetwornic pomocniczych – nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata), • trwałość oraz brak wad kompletnych tablic hamulcowych – nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata). <p>Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do zaproponowanej korekty i dokonuje zamiany treści „nie mniej niż 60 miesięcy (5 lat)” na „nie mniej niż 36miesiący (3 lata)”.</p> <p>Niniejsza odpowiedź dotyczy Zadania pierwszego i Zadania drugiego.</p>
6	<p>SPP; CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE; 2. USŁUGI SERWISOWE.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o usunięcie poziomu 3 z czasu trwania czynności utrzymania prewencyjnego w odniesieniu do godzin niedostępności lokomotywy ze względu na znaczną czasochłonność wykonania.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, iż określił czas trwania poszczególnych przeglądów w oparciu o okresy realnie funkcjonujące na rynku dla obecnie produkowanych nowoczesnych lokomotyw. Zamawiający wielokrotnie podkreślał, iż wymaga wysokiej dostępności lokomotyw. Biorąc jednak pod uwagę wniosek Oferenta w zakresie czasu trwania P3, Zamawiający dokonuje zmiany zawartego w Specyfikacji opisu liczby godzin niedostępności lokomotywy „N” poprzez następujące uzupełnienie czasu niedostępności w ramach serwisu prewencyjnego pod lit a:</p> <p>a) czas trwania czynności utrzymania (serwisu) prewencyjnego poziomu P1, P2 i P3 (w zakresie opisanym w ostatnim zdaniu) oraz wszelkich innych czynności planowych zgodnie z DSU, w tym także czas niezbędny do dokonania wymiany elementów podlegających zużyciu w toku eksploatacji, jak np. nakładki pantografu, wstawki</p>

		hamulcowe, oraz materiałów podlegających wymianie, jak np.: filtry, płyny eksploatacyjne; do całkowitej sumy liczby godzin niedostępności nie będzie jednak liczony czas trwania przeglądu P3 w wymiarze pierwszych czterech dni trwania P3 - w odniesieniu do lokomotyw objętych Zadaniem pierwszym i w wymiarze pierwszych dziesięciu dni trwania P3 - w odniesieniu do lokomotyw objętych Zadaniem drugim;
7	wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 9. Serwis (prewencyjny, korekcyjny i dodatkowy), naprawy gwarancyjne, inne usługi; ust. 9.7.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę obecnego zapisu dotyczącego czasu trwania przeglądu P3 na nie dłużej niż 30 dni.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Oferenta dokonuje wydłużenia czasu przewidzianego na P3 zgodnie z warunkami określonymi w §9.7 umowy odpowiednio dla każdego z Zadań. Jednocześnie uprzejmie zwracamy uwagę, iż zgodnie z warunkami współpracy niniejsze czynności winny być planowane z miesięcznym wyprzedzeniem a czas wymagany dla wykonania przeglądu poziomu P3 bezpośrednio zależy od ilości pracowników przedzielonych do jego realizacji. Wychodząc naprzeciw wnioskowi Oferenta Zamawiający zmienia zapis w §9.7 umowy dla Zadania 1: „dla P3 – nie dłużej niż 4 dni”, dla Zadania 2: „dla P3 – nie dłużej niż 10 dni”. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że zgodnie z ostatnim zdaniem §9.7: „Przy liczeniu maksymalnego czasu trwania przeglądów nie uwzględnia się niedziel i dni ustawowo wolnych od pracy.” Jednocześnie Zamawiający dokonuje korekty zapisów dotyczących wskaźnika „G” dokonując zmiany w sposób opisany przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 6.</p>
8	Dotyczy: wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 9. Serwis (prewencyjny, korekcyjny i dodatkowy), naprawy gwarancyjne, inne usługi; ust. 9.11.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zwiększenie czasu:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla reakcji serwisu korekcyjnego na nie więcej niż 48 godzin, na zakończenie naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego do 96 godzin. <p>Ponadto w odniesieniu do czasu zakończenia naprawy z uwzględnieniem części krytycznych Oferent zwraca się z wnioskiem o usunięcie zapisu: „lecz nie będzie on przekraczać 5 Dni roboczych od zgłoszenia awarii”, ponieważ Wykonawca jest uzależniony od czasu dostaw części od poddostawców niezbędnych do wykonania naprawy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.</p>
9	Dotyczy: wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 12. Kary umowne, odszkodowania; ust. 12.5.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o pomniejszenie kary umownej do wysokości 100 EUR za każde 0,001 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G”.</p> <p>Odpowiedź:</p>



		Zamawiający przy okazji pytań w części formalnej udzielał już odpowiedzi na niniejsze pytanie i podtrzymuje obowiązujące w tym zakresie zapisy.
10	SPP; CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI; 2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA; 2.2. Cena serwisu (uwagi wspólne dla Cs i Csd).	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu odnośnie reprofilacji zestawów kołowych na zapis: (tj. po pomiarach i weryfikacji stanu zużycia kół monoblokowych na przeglądach P1-P5 jeżeli zaistnieje taka konieczność - zgodnie z DSU).</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zawarł w specyfikacji następujące zapisy: „wykonywanie po uprzednim uzgodnieniu z Zamawiającym reprofilacji zestawów kołowych powinno być dokonywane zgodnie z przepisami, ale zarazem w taki sposób, aby wydłużyć żywotność zestawów kołowych (tj. cyklicznie przy przebiegach pomiędzy 140 tys. a 160 tys. km – jakiegokolwiek dłuższe interwały powinny być każdorazowo pisemnie uzgodnione z Odbiorcą) i efektywność czynności związanych z reprofilacją, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu na koszt Dostawcy do wymaganej infrastruktury (tokarka podtorowa, hala, manewry na terenie bocznicy, itp.)”. Zamawiający nie wskazuje kiedy Dostawca ma wykonywać czynności pomiarowe, Dostawca jest zobowiązany je wykonywać oraz przeprowadzać reprofilację w odpowiednim czasie, o ile zostanie to odpowiednio wcześniej uzgodnione z Odbiorcą. Zamawiający informuje, iż jego warsztaty nie są wyposażone w urządzenia niezbędne do przeprowadzenia reprofilacji.</p>
11	SPP; CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYGNIĘCIA PRZETARGU; 3. PROCEDURA I KRYTERIUM WYBORU OFERT.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę terminu składania ofert do aukcji na dzień 07.05.2021r. celem przeanalizowania otrzymanych odpowiedzi oraz prawidłowego i rzetelnego przedstawienia oferty.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się już do wcześniejszej prośby innego Oferenta i poza odpowiedzią w 4 części pytań przekazał Oferentom komunikat o zmianie terminu składania ofert do aukcji. Poniżej aktualnie obowiązujące terminy w przetargu: Termin składania ofert do aukcji na dzień 07.05.2021 do godz. 15:00. Wniesienie wadium do przetargu na dzień 17.05.2021. Aukcja elektroniczna w dniu 19.05.2021 o godzinie 12:00 Zadanie 1; o godzinie 13:00 Zadanie 2. Złożenie oferty po aukcji w dniu 02.06.2021 do godziny 15:00. Termin związania ofertą 60 dni od dnia aukcji, tj. do 18.07.2021.</p> <p>Zamawiający informuje, iż dokonuje aktualizacji specyfikacji w zakresie powyżej wskazanych terminów.</p>

Pytania – cz.8 opublikowane w dniu 16.04.2021

Nr	Dotyczy:	Pytanie / odpowiedź
1	Zadanie drugie, Umowa § 1.3	Proszę o potwierdzenie, że Odbiorca nie będzie zmieniał już dokonanego wyboru Opcji technicznej 1 (moduł dojazdowy) w trakcie realizacji umowy lub w terminie późniejszym po jej zakończeniu. Ponadto, w celu zunifikowania konfiguracji lokomotyw i tym samym obniżenia kosztów utrzymania prosimy o rozważenie możliwości zmiany wymagania w taki

		<p>sposób, aby moduł dojazdowy był traktowany jako standardowe wyposażenie a nie opcja.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że w przypadku zaznaczenia przez niego w treści umowy dokonania wyboru Opcji technicznej 1 nie jest przewidziany tryb zmiany ani rezygnacji z tego wyboru. Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wnioskowaną w drugim akapicie pytania nr1</p>
2	<p>Specyfikacja przedmiotu przetargu, część III PARAMETRY TECHNICZE Urządzenia elektryczne pkt j</p>	<p>Proszę o potwierdzenie, że wymaganie trakcji ukrotnionej zostanie spełnione przez możliwość realizowania jazdy minimum dwóch lokomotyw.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do podobnego wniosku udzielając w dniu 15.04.2021 (Pytania odpowiedzi cz6) odpowiedzi na pytanie nr 34 w dokonując korekty ust j) „j) Sterowanie ukrotnione Lokomotywy pozwalające prowadzić dwie Lokomotywy z jednej czynnej kabiny”.</p>
3	<p>Specyfikacja przedmiotu przetargu, część III PARAMETRY TECHNICZE Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw (malatura, str. 54)</p>	<p>Proszę o wyjaśnienie, co Odbiorca rozumie przez „farby ekologiczne”? Czy wystarczające będzie w tym zakresie stosowanie farb o obniżonej zawartości LZO?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający oczekuje, iż Dostawca dokona wyboru materiałów do naniesienia powłoki lakierniczej, które spełnią wymagania Specyfikacji dotyczące szczelności, połysku i trwałości koloru przy jednoczesnym zapewnieniu, iż użyte farby i lakiery wyprodukowane przez renomowanych producentów będą co najmniej spełniały parametry obowiązujących norm i przepisów. Zamawiający zaleca, aby Dostawca przy dokonywaniu wyboru farb i lakierów kierował się tym, aby miały one obniżoną lub nawet zerową zawartość Lotnych Związków Organicznych.</p>
4	<p>Specyfikacja przedmiotu przetargu, część III PARAMETRY TECHNICZE Podstawowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw (pkt m, str. 50)</p>	<p>Prosimy o weryfikację i potwierdzenie, że wymagany przez Odbiorcę minimalny promień łuku obejmuje także specyfikę pracy w warunkach bocznicowych. Sugerujemy zmniejszenie parametru do 100 m</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do wniosku oferenta oraz dokonuje korekty zapisu w Części III SPP pkt.2 Parametry Techniczne ppkt.m). Tym samym ppkt.m) otrzymuje nowe brzmienie m) minimalny promień łuku po którym może poruszać się lokomotywa to 150m. Jeżeli z parametrów lokomotywy wynika, że niniejszy promień jest mniejszy niż 150m, to nie stanowi to wady i jest akceptowane przez Zamawiającego.</p>
5	<p>Specyfikacja przedmiotu przetargu, część IV pkt 5 (DTR)</p>	<p>Proszę o zmianę terminu dostarczenia dokumentacji DTR na 1 miesiąc przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy w danej Konfiguracji</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza takiego scenariusza, tym bardziej, że znacząca część tej dokumentacji jest niezbędna, żeby przeprowadzić szkolenia personelu Odbiorcy</p>
6	<p>Specyfikacja przedmiotu przetargu, część IV pkt 4 (DSU)</p>	<p>Proszę o zmianę terminu dostarczenia dokumentacji DSU na 1 miesiąc przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy w danej Konfiguracji</p> <p>Zamawiający nie widzi uzasadnienia dla proponowanej zmiany, tym bardziej, że Zamawiający w uzasadnionych przypadkach ma prawo zgłosić uwagi do projektu DSU. Jednocześnie DSU jest niezbędne, żeby przeprowadzić szkolenia personelu Odbiorcy.</p>

7	Specyfikacja przedmiotu przetargu, część IV pkt 24 (ppoż)	<p>Proszę o potwierdzenie, że w koncepcji ochrony przeciwpożarowej wraz ze wszystkimi wymaganymi certyfikatami ochrony przeciwpożarowej ma być uwzględniona norma PN EN 45545-2</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany treści pierwszego zdania w niniejszym punkcie. Jednocześnie przypominając, iż w związku z usunięciem punktu nr 23, obecnie omawiany punkt nosi nr 23.</p> <p>23. „Koncepcję ochrony przeciwpożarowej wraz ze wszystkimi wymaganymi certyfikatami ochrony przeciwpożarowej, zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony przeciwpożarowej w pojazdach szynowych, opracowana w języku polskim”. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż zgodnie z Częścią III 2. Parametry techniczne/Wymagania ogólne Pkt 3: „Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, na które lokomotywy zostały homologowane. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe urzędy/instytucje zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego a dla lokomotyw wydano bezterminowe dopuszczenie, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.”</p>
8	Specyfikacja przedmiotu przetargu, część V pkt 1	<p>Proszę o zmianę wymaganego okresu gwarancji na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trwałość oraz brak wad silników trakcyjnych oraz wentylatorów silników trakcyjnych – nie mniej niż 36 miesięcy - trwałość oraz brak wad przetwornic jazdy i przetwornic pomocniczych – nie mniej niż 36 miesięcy - trwałość oraz brak wad kompletnych tablic pneumatycznych – nie mniej niż 36 miesięcy <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do zaproponowanej korekty i dokonuje zmiany treści „nie mniej niż 60 miesięcy (5 lat)” na „nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata)”. Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany w §8.2 pkt 5, który otrzymuje treść: „trwałość oraz brak wad tablic pneumatycznych, silników trakcyjnych, wentylatorów silników trakcyjnych, przetwornic jazdy i przetwornic pomocniczych – 3 lata.”</p>

Pytania – cz.9 opublikowane w dniu 16.04.2021

Nr	Dotyczy:	Pytanie / odpowiedź
1	wzór Umowy dostawy, Zadanie 2; § 8 Gwarancja i rękojmia; ust. 8.10.	<p>Wykonawca zwraca się z wnioskiem o dodanie zapisu w ust. 8.10. „...tego samego podzespołu lub elementu o tym samym charakterze...”.</p> <p>Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę zapisu. Jednocześnie podtrzymuje dotychczasowy „W przypadku wystąpienia w okresie gwarancji wady lokomotywy, której usunięcie jest niemożliwe lub pomimo pięciokrotnego usuwania wady tego samego podzespołu lub elementu, lokomotywa ponownie jest niesprawna, przez co nie spełnia wymagań technicznych wynikających z niniejszej umowy, to Dostawca na wezwanie Odbiorcy jest zobowiązany w terminie dwunastu miesięcy wymienić wadliwą lokomotywę na nową wolną od wad. (...)”</p>



Pytania – cz.10 opublikowane w dniu 16.04.2021

Nr	Dotyczy:	Pytanie / odpowiedź
1	Specyfikacja przedmiotu przetargu, część III PARAMETRY TECHNICZE System kamer / rejestrator jazdy (str. 60)	<p>Wnioskujemy o zmianę wymagania na 25 kl/s. Jest to standard oferowany przez kamery IP dostępne na rynku i stosowany w kolejnictwie, który zapewnia płynność i dobrą jakość obrazu. W Europie domyślną częstotliwością jest 50 Hz co daje 25 kl/s.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający przychylił się do wniosku Oferenta. Tym samym koryguje zapis SPP w Części III pkt.2 Parametry Techniczne; System Kamer/ Rejestrator Jazdy</p> <p>„(...) Zapisywany obraz powinien być zapisywany w rozdzielczości minimum 1920x1080 przy prędkości zapisu minimum 25 klatek/s. (...)”</p>
2	Specyfikacja przedmiotu przetargu, definicja „dokument dopuszczający do eksploatacji”, pozostałe wymagania w postępowaniu	<p>Wnioskujemy o zmianę wymagania w całości postępowania w zakresie dotyczącym spełniania przez dostarczaną lokomotywę obowiązujących przepisów na dzień odbioru lokomotywy i z uwagi na proces homologowania pojazdów szynowych prosimy nadać w miejsce powyższego następujące brzmienie: „lokomotywa zgodna z TSI na dzień wydania zezwolenia typu oferowanej lokomotywy”.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający udzielił odpowiedzi na podobne pytanie w opublikowanych Pytaniach i Odpowiedziach cz.6 w dniu 15.04.2021 Pytanie nr 16.</p>

Pytania – cz.11, opublikowane w dniu 16.04.2021

Nr	Dotyczy:	Pytanie / odpowiedź
1	SPP. Część III. 2. Wymagania ogólne 11.f)	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę 11.f) na następujący:</p> <p>„ f) kompletną dokumentację w języku polskim, dla każdej lokomotywy, w oryginałach lub potwierdzonych kopiach, w tym dokumentację obligatoryjną, niezbędną do realizacji obowiązków ECM przez Zamawiającego, wymienioną w części IV Specyfikacji. Jeżeli język dokumentacji oryginalnej jest inny niż polski, Dostawca dołączy do dokumentacji oryginalnej lub jej potwierdzonej kopii, poprawne tłumaczenie na język polski. Dokumentacja poddostawców będzie dostarczona w oryginalnym języku producenta (poddostawcy) lub w języku angielskim.”</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający uprzejmie informuje iż nie wymaga tłumaczenia kompletnej dokumentacji poddostawców a jedynie tej dokumentacji poddostawców Oferenta, która jest niezbędną do realizacji obowiązków ECM przez Zamawiającego. Tym samym Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę zapisu.</p>
2	SPP. Część III. 2. Kabina maszynisty g)	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę g) w następujący sposób:</p> <p>„ g) Okna czołowe ogrzewane, z roletami, wykonane ze szkła bezpiecznego, wyposażone w wycieraczki ze spryskiwaczami lub zgodnie z rozwiązaniem producenta w spryskiwacze pod szybą;”</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę. Tym samym Część III. 2. Kabina maszynisty pkt g) Specyfikacji otrzymuje brzmienie:</p>

		<p>„ g) Okna czołowe ogrzewane, z roletami, wykonane ze szkła bezpiecznego, wyposażone w wycieraczki ze spryskiwaczami lub spryskiwaczami umieszczonymi na pudle lokomotywy nad lub pod szybą”.</p>
3	SPP. Część III. 2. System kamer/ rejestrator jazdy	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o modyfikację paragrafu w następujący sposób:</p> <p>.... Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie itp.) powinna być sygnalizowana na pojeździe sygnałem wizualnym lub dźwiękowym w taki sposób, aby sygnał nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. w sposób skuteczny, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa. Jeżeli system powiadamiania o awarii jest realizowany z opcją dźwiękową, należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale dopiero po upływie np. 1 minuty od rozpoczęcia sygnalizacji, tak aby sygnał ten nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Dodatkowo jako opcję dopuszcza się powiadomienie o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Odbiorcą adresata.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę zapisu Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie itp.) powinna być sygnalizowana na pojeździe sygnałem wizualnym lub dźwiękowym w taki sposób, aby sygnał nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Jeżeli system powiadamiania o awarii jest realizowany z opcją dźwiękową, należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale dopiero po upływie np. 1 minuty od rozpoczęcia sygnalizacji. Dodatkowo powinna być przesyłana informacja o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Odbiorcą adresata.” Jako rozwiązanie opcjonalne w przypadku zastosowania sygnalizacji dźwiękowej awarii Zamawiający zaleca rozwiązania umożliwiającego dezaktywację sygnału akustycznego.</p>
4	SPP. Część IV. I. 25.	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę paragrafu w następujący sposób:</p> <p>Rysunki techniczne powinny być udostępnione w wersji elektronicznej edytowalnej elementów nieznormalizowanych takich jak: elementy spawane ramy, elementy obrabiane mechanicznie oraz plastycznie. Rysunki te posłużą wyłącznie do ułatwienia prac odtworzeniowych podczas napraw pojazdu. Dostarczenie rysunków nastąpi najpóźniej wraz z pierwszą lokomotywą danej Konfiguracji.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje odpowiedź jakiej udzielił na pytanie nr 49 w dn. 12.04.2021 nie wyrażając zgody na zaproponowaną zmianę zapisu.</p>
5	SPP. Część IV. I	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o modyfikację wymagań w taki sposób, aby tylko instrukcja obsługi musiała być dostarczona w formie drukowanej. Wszystkie pozostałe dokumenty w formie elektronicznej.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku oferenta. SPP Część IV.I określa jednoznacznie jakie dokumenty mają być dostarczone jak również w jakiej formie.</p>
6	SPP. Część IV. I	<p>Zgodnie z Dyrektywą UE 2016/797 Artykuł 22 "Rejestracja" i 23 "Kontrola przed użyciem pojazdów uprawnionych" (Kontrola zgodności trasy) rejestracja i kontrola zgodności trasy leżą w gestii operatora. Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę wymagań zgodnie z w/w dyrektywą UE.</p> <p>Odpowiedź:</p>

		<p>Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań zawartych w SPP. Zamawiający wyjaśnia jednak że dla potrzeb dokonania rejestracji pojazdu Odbiorca udzieli Dostawcy stosownych pełnomocnictw, aby Dostawca dokonał rejestracji w imieniu Zamawiającego. Dostawca jest zobowiązany przeprowadzić rejestrację w rejestrze pojazdów w imieniu Dysponenta pojazdów – zgodnie z art. 22 przywołanej Dyrektywy.</p> <p>Zamawiający ma świadomość obowiązków wynikających z art. 23. Jeśli chodzi o kontrolę przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu niezależnie od tego wymaga, aby Dostawca zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji dostarczył Wykaz tras obsługiwanych w ramach poszczególnych poziomów ETCS, dla których lokomotywa ma potwierdzoną kompatybilność ESC z infrastrukturą kolejową w poszczególnych krajach zgodnie z odpowiednią Konfiguracją I lub II dla tras i odcinków infrastruktury, dla których producent lokomotywy uzyskał już potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu. Odbiorca prosi o dostarczenie takiego wykazu wraz z lokomotywą Konfiguracji I i Konfiguracji II.</p> <p>Zamawiający dostarczy klucze i karty SIM.</p>
7	<p>SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis korekcyjny</p>	<p>Niniejszym uprzejmie prosimy o zmianę zapisów zgodnie ze wskazaniem na czerwono:</p> <p>„Usługi serwisu korekcyjnego Dostawca zobowiązany jest świadczyć zarówno w terenie, jak i w warsztatach naprawczych wskazanych przez Zamawiającego. W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, ze względów bezpieczeństwa lub ze względu na potrzebę demontażu materiałów, jakie na miejscu nie jest możliwe, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu z zastrzeżeniem, iż obowiązują analogiczne zasady jak te opisane przy wyborze warsztatu do utrzymania prewencyjnego, o ile usuwane wady lub usterki nie były objęte gwarancją. (...) W przypadku odpowiedzialności gwarancyjnej, koszty transportu lokomotywy w związku z koniecznością z utrzymania korekcyjnego w warsztacie oraz dostępu do infrastruktury obiektu warsztatowego, poniesie w całości Dostawca do maksymalnej wysokości 500EUR za transport do uzgodnionego warsztatu.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do zmiany zaproponowanej w pierwszej części pytania i wyjaśnia, że to Dostawca przeprowadza kwalifikację możliwości dokonania naprawy awarii w miejscu jej wystąpienia. Zamawiający nie ma intencji wypisywania katalogu przypadków, kiedy naprawa w miejscu awarii jest możliwa, czy też nie. Zakładamy, że Oferenci dokonają racjonalnej oceny możliwości naprawy w miejscu awarii, gdyż czas niedostępności lokomotywy wpływa na wskaźnik gotowości G. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie omawianego fragmentu Specyfikacji: „Usługi serwisu korekcyjnego Dostawca zobowiązany jest świadczyć zarówno w terenie, jak i w warsztatach naprawczych wskazanych przez Zamawiającego. W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, ze względów bezpieczeństwa lub ze względu na potrzebę demontażu materiałów, jakie na miejscu nie jest możliwe, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu z zastrzeżeniem, iż obowiązują analogiczne zasady jak te opisane przy wyborze warsztatu do utrzymania prewencyjnego, o ile usuwane wady lub usterki nie były objęte gwarancją (...)”</p>

		<p>Jeśli chodzi o drugą część pytania. Kwestia kosztów transportu została dokładnie wyjaśniona przy okazji odpowiedzi na pytania nr 3 i 18 w 5 części pytań i odpowiedzi opublikowanej dn. 14.04.2021.</p>
8	<p>SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis dodatkowy</p>	<p>Niniejszym uprzejmie prosimy o zmianę zapisów zgodnie ze wskazaniem na czerwono:</p> <p>„D. Wymiany 1, 2 lub 4 zestawów kołowych – za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach C_{PL} i C_p, i C_d (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F) odpowiednio dla danego Zadania. Zamawiający oczekuje, że Odbiorca przystąpi do wymiany każdego zestawu kołowego niezwłocznie po jego dostawie w terminie uprzednio uzgodnionym między Stronami, nie później jednak niż w terminie 30 dni od daty zlecenia wymiany. Uzgodnienie terminu podstawienia lokomotywy nastąpi na wniosek Odbiorcy w terminie nie dłuższym niż 5 Dni roboczych. Czas wymiany kompletnych zestawów kołowych gwarantowany przez Dostawcę nie może być dłuższy niż 12 dni roboczych, w przypadku gdy wymiana nastąpi na terenie Polski, od dostarczenia lokomotywy do uzgodnionego warsztatu, pod rygorem naliczania kary umownej.”</p> <p>Jednocześnie prosimy o potwierdzenie zrozumienia Wykonawcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przystąpienie do czynności wymiany rozpocznie się w ciągu 30 dni od daty zlecenia wymiany. - Sama czynność wymiany zostanie wykonana w ciągu 12 dni roboczych od dostarczenia lokomotywy do uzgodnionego warsztatu. <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę i podtrzymuje dotychczasowe warunki. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, iż czynność wymiany zestawu kołowego powinna być uzgodniona między Stronami i zlecona w ramach serwisu dodatkowego z co najmniej 30-dniowym wyprzedzeniem. Sama zaś wymiana zestawów kołowych dotyczy tylko czynności z tym związanych oraz regulacji / dostosowania elementów podwozia lokomotywy. W czasie 12 dni roboczych nie jest zawarty czas realizacji zamówienia na dostawę kół, ani ich transport na miejsce wymiany.</p>
9	<p>SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis dodatkowy</p>	<p>Niniejszym uprzejmie prosimy o zmianę zapisów zgodnie ze wskazaniem na czerwono:</p> <p>– F. Dostawy zestawów kołowych i innych części zamiennych objętych pakietem części po cenach jednostkowych ustalonych w tym pakiecie w Załączniku nr 3 do umowy dostawy, odpowiednio dla danego Zadania, które nie powinny przekraczać cen rynkowych.</p> <p>Odbiorca ma prawo zamówić, a Dostawca zobowiązuje się dostarczać wybrane pojedyncze części zamienne, które zostały wykazane w pakiecie części (Załącznik nr 9a i 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy odpowiednio dla danego Zadania, arkusz 3). Odbiorca nie jest zobligowany zamawiać którejkolwiek z części ani całego pakietu. Dostawca powinien zapewniać możliwość odbioru części na terenie Europy we wskazanym przez Dostawcę miejscu, w terminie wskazanym w kolumnie „F” w ww. arkuszach nr 3, pod rygorem kar umownych, podczas okresu produkcji lokomotyw. Termin ten nie powinien trwać jednak dłużej niż 180 dni dla dostawy silnika trakcyjnego, wózka, kompletnych zestawów kołowych oraz kół monoblokowych do wymiany w zestawach kołowych lokomotywy oraz 60 dni w przypadku innych części, licząc od daty złożenia zamówienia. Długość terminu dostawy zestawów kołowych lub kół monoblokowych pozostaje bez wpływu na wymagany 30 dniowy termin usługi ich wymiany określony wyżej pod lit. D i E. Każdy taki zestaw kołowy lub koło monoblokowe będzie objęty gwarancją jaka jest wymagana dla tych zestawów lub kół, w jakie ma być wyposażona nowa lokomotywa.</p> <p>Po okresie produkcji lokomotyw należy wziąć pod uwagę czas realizacji wskazany w kolumnie „F” w ww. arkuszach nr3, bez dodatkowych ograniczeń (tj. Czas realizacji może być dłuższy niż 180 dni na dostawę silnika trakcyjnego,</p>

		<p>wózka, kompletnych zestawów kołowych i kół monoblokowych do wymiany w lokomotywie zestawu kołowe i 60 dni na inne części).</p> <p>Fakturowanie dostaw części będzie realizowane po ich dostawie z 30-dniowym terminem płatności. Ceny części objęte pakietem części zamiennych podlegać będą indeksacji w oparciu o szczegółowe zapisy Części II Specyfikacji. Przy każdorazowym zapytaniu ze strony Odbiorcy, Dostawca przedstawi osobną kalkulację ceny dla dostawy danej części w miejsce wskazane przez Odbiorcę. Odbiorca udzielając zlecenia zdecyduje, czy dokona odbioru we własnym zakresie, czy za zaoferowaną dopłatą zleci także realizację dostawy do miejsca odbioru wskazanego przez Odbiorcę."</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż niniejsza umowa reguluje zasady współpracy na czas do momentu skierowania lokomotywy na pierwszy przegląd P4. Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający nie zakłada, aby w czasie obowiązywania umowy miało dojść do zaprzestania produkcji lokomotyw objętych umową. Tym samym Zamawiający nie może zgodzić się ze scenariuszem zaproponowanym przez Oferenta.</p>
10	<p>SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis korekcyjny</p>	<p>Niniejszym w ww. punkcie jest wskazane: „W ramach wynagrodzenia za świadczenie usług utrzymania korekcyjnego dla lokomotyw w danej Konfiguracji Zamawiający wymaga: (...) d) utrzymywania zapasu części krytycznych (wymienionych niżej pantografów), których dostawa do miejsca dostawy nie przekroczy 36 godzin od chwili zgłoszenia konieczności wymiany części.”</p> <p>Ponadto w SPP, CZESC V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 3. Części zamienne, widnieje zapis:</p> <p>„W ramach ceny za obsługę serwisową Cs Dostawca jest zobowiązany zabezpieczyć „części krytyczne” na potrzeby prac serwisowych pod kątem ewentualnych zdarzeń losowych (awarii, kolizji), których dostępność w magazynach mogłaby być ograniczona. Zamawiający wymaga, żeby Dostawca zdeponował we własnym zakresie części krytyczne w taki sposób i w takim miejscu, żeby czas ich dostawy do miejsca realizacji czynności serwisowych nie przekraczał do 36 godzin liczonych w czasie Dni roboczych, pod rygorem kar umownych. „</p> <p>W związku z powyższym bardzo prosimy o potwierdzenie, wyjaśnienie czy „części krytyczne”, których lista ma być przygotowana przez Dostawcę zgodnie z punktem 3. Części zamienne, w tym pantografy, jest inną listą niż ta wskazana jako lista części podana w załączniku 9a/ 9b?</p> <p>Czy „części krytyczne” z listy mają być używane wyłącznie do napraw w ramach serwisu korekcyjnego, czy też mogą być używane do wszelkiego rodzaju uszkodzeń?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uprzejmie wyjaśnia, iż lista podana w załącznikach 9a i 9b (odpowiednio dla Konfiguracji I i dla Konfiguracji II) stanowi wykaz części objętych pakietem części zamiennych, których zakupu Zamawiający może dokonać.</p>

		<p>Zupełnie czym innym jest lista części krytycznych zdefiniowanych przez Zamawiającego w Specyfikacji tylko jako pantografy.</p> <p>Użycie części krytycznych jest możliwe w każdym przypadku awarii lokomotywy, niezależnie od przyczyn jej powstania.</p>
11	(SPP. III. 2. 7):	<p>Uprzejmie prosimy o umożliwienie dostawy lokomotyw wielosystemowych w pierwszym etapie bez systemu ETCS L1 / L2 DE, ale z systemem PZB / LZB oraz o możliwość aktualizacji funkcjonalności ETCS L1 / L2 DE w drugim etapie, najpóźniej w I kwartale 2024 r.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie może przychylić się do niniejszego wniosku z uwagi na ramy czasowe projektu, który podlega dofinansowaniu ze środków UE</p>
12	§ 1.3 Umowa lokomotywy	<p>W rozumieniu Wykonawcy, wybór Opcji Technicznej 1 i / lub Opcji Technicznej 2 będzie ważny dla wszystkich lokomotyw w powiązanej konfiguracji i wszystkie lokomotywy będą wyposażone w wybraną Opcję Techniczną. Rozumiemy również, że w przypadku zamówienia jednej dodatkowej lokomotywy, dodatkowa lokomotywa będzie wyposażona w Opcję Techniczną 1 lub 2, która została wybrana dla lokomotyw bazowych. Uprzejmie prosimy o potwierdzenie.</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z paragrafem 2.4 umowy ostatecznie wypełnianym przez Zamawiającego, Zamawiającemu przysługuje możliwość dowolnego doboru opcji, indywidualnie dla każdej spośród lokomotyw będącej przedmiotem dostawy w ramach Zadań 1 i 2. Tym samym wniosek dotyczący lokomotywy dodatkowej iż będzie ona tożsama w zakresie wybranych opcji jest nieprawidłowy. Korzystając z prawa opcji Zamawiający ma prawo wskazać, czy i ewentualnie które opcje techniczne zamawia.</p>



Pytania cz 12. Opublikowane w dniu 21.04.2021		
Nr	Referencja	Treść Pytania
1.	Umowa, §11.4	<p>Wykonawca bardzo prosi o zmianę w taki sposób, żeby odstąpienie od umowy poprzedzone było wyznaczeniem dodatkowego terminu z zagrożeniem odstąpienia. Zdaniem Wykonawcy jest to rozwiązanie stosowne i zgodne z zasadami rynkowymi.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, iż zapis paragrafu 11.4 pkt 1 umowy dotyczy przedstawienia w wymaganym terminie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej albo promesy takiej gwarancji, a zatem sytuacji, w której Dostawca wie o swoim obowiązku i powinien się z niego na czas wywiązać. Z kolei postanowienia §11.4 pkt 2 i 3 dotyczą przypadków, na które Dostawca i tak nie ma żadnego wpływu. Jednocześnie Zamawiający może zapewnić Oferentów, że odstąpienie przez niego od umowy z którejkolwiek z przyczyn nie będzie decyzją pochopną, podjętą bez wcześniej próby wyjaśnienia sytuacji.</p>
2.	Umowa, §11.4.3	<p>Wykonawca bardzo prosi o wykreślenie wskazanego punktu. Wykonawca nie może brać na siebie odpowiedzialności w związku z umową o dofinansowanie, zawartą między Odbiorcą i podmiotem trzecim.</p> <p>Odpowiedź: Niniejszy punkt był już omawiany przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 26 w 3 części pytań i odpowiedzi udzielonych przez Zamawiającego. Nie widzimy możliwości przychylenia się do wniosku o wykreślenie.</p>
3.	Umowa, §11.4.1	<p>Wykonawca ze względu na zachowanie proporcjonalności prosi o wydłużenie tego terminu do 30 dni oraz o uzupełnienie, że odstąpienie poprzedzone będzie wyznaczeniem stosownego terminu dodatkowego z zagrożeniem odstąpienia.</p> <p>Odpowiedź: W odpowiedzi na pytanie nr 1 wyżej Zamawiający wyjaśnił, iż §11.4 pkt 1 dotyczy sytuacji, w której Oferent/Dostawca wcześniej wie, kiedy powinien wywiązać się z obowiązku dostarczenia gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej (należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw) albo jej promesy. W ocenie Zamawiającego, jeżeli Dostawca niezwłocznie po zawarciu umowy przystąpi do starań o taką gwarancję (lub promesę) o treści uzgodnionej z Zamawiającym, to przed upływem czterech tygodni powinien ją uzyskać. Wydłużenie tego terminu do 30 dni oraz o dodatkowy wyznaczony czas, może oznaczać, że będzie to okres dłuższy niż czas obowiązywania ofert, przez co zastrzeżenie prawa do odstąpienia od umowy stanie się bezcelowe. Celem tego zastrzeżenia, jest bowiem stworzenie po stronie Zamawiającego możliwości zawarcia umowy z innym z Oferentów, takim który nie będzie miał trudności z terminowym przedstawieniem gwarancji dobrego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw.</p>
4.	Umowa, §13.4	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że również mutacje SARS-CoV-2 znane w chwili zawierania umowy będą uznawane za siłę wyższą.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że użycie spójnika „lub” przed słowami „jego mutacji nieznanymi w momencie zawierania umowy”, oznacza, że również mutacje znane wcześniej, na tej samej zasadzie mogą być uznawane za siłę wyższą. Nadto zgodnie ze zdaniem drugim §13.4 umowy, dotyczy to także innych epidemi niż COVID-19.</p>

5.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Systemy pokładowe związane z bezpieczeństwem lokomotywy. Punkt f)	<p>Prosimy o potwierdzenie, czy Odbiorca pod pojęciem „autokontroli” rozumie samodiagnostykę systemów elektronicznych/ informatycznych na pojeździe.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.</p>
6.	SPP, część IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. Punkt 9	<p>Prosimy o potwierdzenie, że dokument „Deklaracja zgodności z typem” może być w oryginale dokumentem elektronicznym z podpisem cyfrowym.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmiany treści Specyfikacji w Części IV, punkt 9 „Deklaracja zgodności z typem dla wyprodukowanego pojazdu”</p> <p>Zamawiający dopuszcza możliwość przekazania „Deklaracji zgodności z typem” w formie elektronicznej z podpisem cyfrowym.</p>
7.	SPP, część IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. Punkt 10	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: „Certyfikat Badania Typu WE. Należy dostarczyć elektroniczny, podpisany cyfrowo dokument certyfikatu oraz jego tłumaczenie na język polski w wersji papierowej lub elektronicznej dla każdej konfiguracji najpóźniej w dzień odbioru końcowego przez Odbiorcę.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza możliwość przekazania „Certyfikatu Badania Typu WE” w formie elektronicznej z podpisem cyfrowym. Zamawiający dokonuje zmiany treści w cz IV.1 pkt 10: „dla każdej lokomotywy” na „dla każdej Konfiguracji”.</p>

<p>8.</p> <p>SPP, część IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. Punkt 22</p>	<p>Analizę oceny istotności zmiany musi przeprowadzać przewoźnik kolejowy.</p> <p>Wykonawca prosi o dokonanie poniższej zmiany, definiującej dokument, który Odbiorca otrzyma w tym celu od Wykonawcy: Zidentyfikowane zagrożenia w celu spełnienia wymogów rozporządzenia wykonawczego 402/2013/UE (CSM RA) załącznik I, ustęp 4.1.1 zostaną przez Wykonawcę uwzględnione w dokumentacji dla klienta oraz zebrane w dokumencie jednoznacznie przewidzianym do tego celu (Warunki użytkowania związane z bezpieczeństwem) i przekazane Odbiorcy.</p> <p>Odpowiedź: W nawiązaniu do odpowiedzi jakiej Zamawiający udzielił na pytanie nr 45 w 4 części odpowiedzi Zamawiający zwraca uwagę, iż punkt 22 Specyfikacji zawarty w Części IV.1 Specyfikacji dotyczy: Wykazu ryzyk wspólnych, a nie analizy istotności zmiany. Zgodnie z obowiązującymi przepisami podmioty mające wpływ na funkcjonowanie systemu kolei Unii, w tym także producenci, są zobowiązani wdrożyć „niezbędne środki kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami” - zgodnie z DYREKTYWĄ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. „W sprawie bezpieczeństwa kolei”. Biorąc pod uwagę powyższe przepisy Zamawiający oczekuje przygotowania Wykazu ryzyk, zgodnie z wymaganiami Specyfikacji, jakie identyfikuje Dostawca na styku współpracy z Zamawiającym w obszarze dostawy oraz świadczenia usług serwisowych, które będą stanowiły podstawę do wdrożenia niezbędnych środków kontroli. Zamawiający nie zna treści „Warunków użytkowania związanych z bezpieczeństwem”. Jeżeli spełniają one powyższe wymagania, to nic nie stoi na przeszkodzie, aby dokument: „Warunki użytkowania związane z bezpieczeństwem” został potraktowany jako równorzędny z wymaganym „Wykazem ryzyk”. Zamawiający wyraża obawę, że dokument dotyczący „warunków użytkowania” może nie zawierać ryzyk w obszarze dostawy oraz świadczenia usług serwisowych.</p>
--	--

<p>9.</p>	<p>SPP, część IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. Punkt 25</p>	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: „Dokumenty opisowe, instrukcje obsługi (np. DTR, WTWiO, DSU oraz dokumentację dotyczącą utrzymania dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy) tekst dokumentów powinien być zapisany w formacie edytowalnym, np. Microsoft Office lub innym formacie umożliwiającym konwersję do formatu ogólnodostępnych programów do edycji tekstu, uprzednio pisemnie uzgodnionym z Odbiorcą. Rysunki mogą być dostarczone w formacie TIFF/G4. Dokumenty od poddostawców mogą być dostarczone w formacie pdf.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż przywołany przez Oferenta tekst znajduje się w zdaniu drugim w drugim akapicie poniżej wykazu dokumentów zawartego w Części IV 1 DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI pod punktem nr 23. a nie jak wskazano w pytaniu w punkcie 25.</p> <p>„Dokumenty opisowe, instrukcje obsługi (np. DTR, WTWiO, DSU oraz dokumentację dotyczącą utrzymania dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy) tekst dokumentów powinien być zapisany w formacie edytowalnym, np. Microsoft Office lub innym formacie umożliwiającym konwersję do formatu ogólnodostępnych programów do edycji tekstu, uprzednio pisemnie uzgodnionym z Odbiorcą. Dopuszczalne jest aby rysunki były wklejone jako obrazy lub jako dokumenty *.pdf TIFF pod warunkiem zachowania ich czytelności. W przypadku niewystarczającej czytelności rysunków winny one zostać dostarczone w umożliwiających ich łatwą identyfikację, plikach graficznych lub formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD, format rysunków winien zostać uprzednio pisemnie uzgodniony z Odbiorcą”</p>
-----------	--	---



10.

SPP III. PARAMETRY
TECHNICZNE
LOKOMOTYW ORAZ
ICH WYPOSAŻENIE.
Wymagania ogólne.
Punkt 2.

Prosimy o dokonanie następującej zmiany:
2. Lokomotywy muszą posiadać **APM in Conformity to Type zgodnie z artykułem 25 ustęp 1 dyrektywy (UE) 2016/797** uprawniające do poruszania się i eksploatacji lokomotyw na terenie państw wskazanych dla poszczególnych Zadań w Konfiguracjach I oraz II. Odbiorca nie może odmówić odbioru lokomotywy dopuszczonej do eksploatacji nieostatecznie lub terminowo, jeżeli Dostawca zobowiązany będzie do uzyskania kolejnych dopuszczeń i/lub uzyskania dopuszczenia ostatecznego i bezterminowego, co zostanie zrealizowane staraniem Dostawcy oraz na jego koszt.

Odpowiedź:

Zamawiający odsyła Oferenta do Części IV 1 DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 2 oraz opis dokumentu dopuszczającego do eksploatacji zawarty „Definicjach” zawarte w Specyfikacji określają ten dokument:

„2. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego

Dokument zdefiniowany na str. 11 Specyfikacji dla danego numeru lokomotywy - dokument zgodny z TSI. Zezwolenie należy dostarczyć w jednym egzemplarzu dla każdej z lokomotyw, najpóźniej na pięć Dni roboczych przed planowanym terminem odbioru technicznego. Na wezwanie Odbiorcy Dostawca powinien umożliwić mu wcześniej zapoznanie się z kopią uzyskanego zezwolenia dla typu pojazdu. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw będą stanowiły inaczej, to Dostawca jest zobowiązany dostarczyć Zamawiającemu dokument uprawniający do użytkowania lokomotyw na terenie państw wskazanych odpowiednio w Konfiguracji I oraz w Konfiguracji II, zgodny z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami. W przypadku gdyby oryginał dokumentu był wydany w innym języku niż polski, Dostawca winien przekazać także tłumaczenie na język polski.”

Definicja „dokument dopuszczający do eksploatacji „str. 11

„**dokument dopuszczający do eksploatacji** – dokument formalny wydawany przez właściwy organ, który to dokument spełnia obowiązujące przepisy prawa na dzień odbioru lokomotywy, np. zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych (Vehicle Authorisation for Placing On the Market). Dokument ten ma zezwalać na prowadzenie eksploatacji pojazdu bezpośrednio po odbiorze w miejscu dostawy na sieciach kolejowych krajów wynikających odpowiednio z Konfiguracji I oraz Konfiguracji II odpowiednio dla poszczególnych zadań.”

11.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. SPECYFIKACJA, Wymagania ogólne 11.b)	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: „Dostęp, przez uprawnionych pracowników, Zamawiającego w każdym momencie przez złącze np. USB do danych z rejestratora zapisującego obraz z kamer zamontowanych na lokomotywie, opcjonalnie możliwość dostępu online i podglądu do zapisanych danych oraz zapisu video z kamer poprzez Wi-Fi lub przez Ethernet. Opcjonalnie zapewnienia dostępu on-line do bieżących oraz archiwalnych danych i obrazu. (Odpłatność za kartę SIM oraz za transfer danych po stronie Odbiorcy). Dostęp do danych będzie zapewniony zgodnie ze Specyfikacją producenta, wraz z przekazaniem w ramach realizacji przedmiotu dostawy oprogramowania oraz licencji na oprogramowanie służące do dostępu do danych oraz obrazu,</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty treści niniejszego punktu poprzez dodanie po tekście: „zapisanych danych oraz zapisu video z kamer” treści „poprzez złącze USB lub” Nowa treść punktu 11 b) brzmi następująco: "Dostęp, przez uprawnionych pracowników, Zamawiającego w każdym momencie przez złącze np. USB do danych z rejestratora zapisującego obraz z kamer zamontowanych na lokomotywie, jak również możliwość dostępu i podglądu do zapisanych danych oraz zapisu video z kamer poprzez złącze USB lub Wi-Fi lub przez Ethernet. W przypadku zapewnienia dostępu on-line do bieżących oraz archiwalnych danych i obrazu. (Odpłatność za kartę SIM oraz za transfer danych po stronie Odbiorcy). Dostęp do danych będzie zapewniony zgodnie ze Specyfikacją producenta, wraz z przekazaniem w ramach realizacji przedmiotu dostawy oprogramowania oraz licencji na oprogramowanie służące do dostępu do danych oraz obrazu,</p>
12.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Wymagania ogólne 11 h)	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że pod literą „h) informację o błędach w lokomotywie w postaci pełnej listy kodów błędów wraz z podaniem możliwych przyczyn powstania i opisem postępowania, jak usunąć błąd przez maszynistę." chodzi o wyświetlanie komunikatów o usterkach i błędach na monitorze pojazdu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odniósł się już do podobnego pytania w odpowiedzi na pytanie nr 33 udzielonej w dniu 15.04.2021.</p>
13.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że wymóg zawarty w 4 akapicie „Rozwiązania techniczne, jakie będą miały zastosowanie w lokomotywach, będących przedmiotem przetargu, powinny posiadać wszelkie wymagane obowiązującymi przepisami zezwolenia, świadectwa, dopuszczenia, licencje, aprobaty, etc. wymagane do ich eksploatacji w Polsce oraz na terenie krajów, gdzie lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji” będzie spełniony, jeżeli pojazd posiada zezwolenie na dopuszczenie do obrotu (Authorisation for Placing on the Market - APM).</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie jest w stanie przewidzieć, jakie będą obowiązywały przepisy na dzień odbioru lokomotywy podobnie jak nie jest też w stanie potwierdzić, że na dzień odbioru lokomotywy obowiązującym dokumentem będzie ten wskazany przez Oferenta. Stąd opisowy charakter wymagań zawarty w niniejszym punkcie podobnie zresztą jak i opisowy sposób określenia dokumentu dopuszczającego do eksploatacji.</p>



14.	SPP III. Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: „Wymagania spawalnicze: dostawca winien posiadać wdrożony system spawania pojazdów szynowych i ich części składowych zgodnie z wymaganiami normy EN 15085 potwierdzony uzyskaniem certyfikatu, a także spełniać wymagania normy EN-ISO 3834 - „Wymagania jakości dotyczące spawania materiałów metalowych”, również potwierdzone uzyskaniem certyfikatu. Ten certyfikat musi być aktualny w trakcie całego trwania realizacji zamówienia/kontraktu. Na dwa tygodnie przed odbiorem technicznym pierwszej lokomotywy, Dostawca przedłoży Odbiorcy dokument wystawiony przez Europejskiego Inżyniera Spawalnika, potwierdzający, że wszystkie prace spawalnicze na danej lokomotywie zostały wykonane w sposób prawidłowy.”</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający nie znajduje uzasadnienia w oczekiwaniu, że miałby wydać zgodę na to, aby czynności spawalnicze przy lokomotywach miały być realizowane przez podmiot, który utracił lub nie posiada aktualnego certyfikatu potwierdzającego, iż proces odbywa się zgodnie z wymaganiami normy EN 15085</p> <p>Chyba, że Dostawca udokumentuje, że system spawalniczy jaki realizuje jest potwierdzony certyfikatem według innych przepisów o standardach co najmniej porównywalnych z normą EN 15085.</p>
15.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: 5. Dostawca lokomotyw jest odpowiedzialny za dostarczenie kompletu dokumentów do Urzędu ds. Bezpieczeństwa niezbędnego do rejestracji typów lokomotyw przeznaczonych dla poszczególnych Zadań, w Europejskim Rejestrze dopuszczonych typów pojazdów do eksploatacji (ERATV).</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający zwraca uwagę iż przywołany punkt znajduje się w części III. 2 „Parametry Techniczne” „Wymagania ogólne” a nie „Szczegółowe dane techniczne.”</p> <p>Zamawiający dokonuje korekty treści punktu 5.</p> <p>„Dostawca lokomotyw jest odpowiedzialny za dostarczenie kompletu dokumentów do Urzędu ds. Bezpieczeństwa niezbędnego do rejestracji typów lokomotyw, dostarczanych w ramach poszczególnych Zadań, w Europejskim Rejestrze dopuszczonych typów pojazdów do eksploatacji (ERATV)”.</p>
16.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne. Punkt 5	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: c) znaki i napisy na lokomotywach oraz cechowanie wybranych elementów zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami ustawowymi odpowiednio do danej Konfiguracji:</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający zwraca uwagę iż przywołany punkt znajduje się w Części III pkt 2 „Parametry Techniczne”, „Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie” ustęp „c)” a nie jak wskazano w „Wymagania ogólne”.</p> <p>Zamawiający nie określa, jakiej rangi przepis ma w tym przypadku zastosowanie a jedynie oczekuje, aby przepis, w oparciu o który dokonane jest oznakowanie oraz są naniesione napisy, był aktualnie obowiązujący na dzień odbioru i odpowiedni dla danej Konfiguracji.</p>

<p>17.</p>	<p>SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie. Punkt c)</p>	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: e) na tabliczce znamionowej będą zawarte dane: producent, typ lokomotywy, nr fabryczny oraz inne wymagane przepisami informacje. Tabliczkę znamionową należy umieścić zgodnie z przepisami tj. w każdej kabinie lokomotywy. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotywy nałożą dodatkowy obowiązek umieszczenia oznakowania, wówczas Dostawca winien uwzględnić te wymagania w oznakowaniu lokomotywy. Powodem wnioskowanej zmiany jest fakt, że inne wymagane przepisami informacje, np. prędkość maksymalna, nie są podawane na tabliczce znamionowej, tylko na osobnej naklejce na lokomotywie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku także przywołana treść znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pytania 17. Zamawiający informuje, iż lokomotywy będące przedmiotem przetargu, będą podlegać także przepisom obowiązującym w Polsce. Zawartość tabliczek znamionowych oraz ich umieszczenie na dzień dzisiejszy jest uregulowane w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – tekst ujednolicony Dz.U.2019, poz. 918. Uwzględniając powyższe dokonuje się następującej korekty treści ustępu e):</p> <p>„W każdej kabinie lokomotywy na tabliczce znamionowej lub w sposób trwały uzgodniony z Zamawiającym winny być naniesione minimum następujące dane: producent, rok produkcji, typ lokomotywy, nr fabryczny oraz inne wymagane przepisami informacje. Tabliczkę znamionową lokomotywy należy umieścić zgodnie z przepisami tj. na pojeździe kolejowym oraz na jego wózkach, a także w każdej kabinie lokomotywy. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotywy nałożą dodatkowy obowiązek umieszczenia oznakowania, wówczas Dostawca winien uwzględnić i zrealizować te wymagania w oznakowaniu lokomotywy;”</p>
<p>18.</p>	<p>SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie. Punkt e)</p>	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: o) wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie w języku polskim i niemieckim lub zawierać symbole urządzeń zgodne z normą EN. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach;</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku także przywołana treść znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pytania 18. Zamawiający dokonuje następującej korekty treści ustępu o): „wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie dla lokomotyw w Konfiguracji I w językach polskim i niemieckim dla lokomotyw w Konfiguracji II w języku polskim. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach jak również zastąpienie w każdej z Konfiguracji opisu symbolem urządzeń zgodne z przepisami EN”.</p>

19.	<p>SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie. Punkt o)</p>	<p>Prosimy o zmianę wskazanych punktów w taki sposób, żeby próby odbiorcze były przeprowadzane w zakresie zgodnym z protokołami odbiorów stosowanymi o Dostawcy. Protokoły odbiorów mogą być przekazane w ramach oferty.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku przywołana treść także znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pytania 19. Jeśli chodziło o CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory Akapit 1 i 4, to Zamawiający nie może wyrazić zgody, aby odbiory odbyły się według innych warunków niż wynikające z przepisów, które obligatoryjnie dla lokomotyw w Polsce wymagają WTWiO. (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych – tekst ujednolicony Dz.U. 2016, poz. 226) Zamawiający podtrzymuje zapis Specyfikacji: "Każda lokomotywa musi przejść próby odbiorcze na koszt Dostawcy i za jego staraniem, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami norm, kart UIC oraz WTWiO."</p>
20.	<p>SPP CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory Akapit 1 i 4</p>	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: Odbiorca zastrzega sobie prawo do prowadzenia czynności kontrolnych w miejscu produkowania lokomotyw na każdym etapie realizacji prac dotyczących przedmiotu dostawy, w liczbie nie przekraczającej 1 kontroli na jedną lokomotywę. Każdorazowo inspekcja ze strony Odbiorcy zostanie zgłoszona na co najmniej 7 dni kalendarzowych przed wizytą przedstawicieli Odbiorcy. Dodatkowo niezależnie od kontroli, o której mowa powyżej Odbiorca ma możliwość jednorazowego dokonania oględzin pudła pierwszej lokomotywy realizowanej w ramach danego Zadania, pomalowanego lub oklejonego w kolorach klienta oraz wglądu do protokołów pomiarów pudła. W przypadku, gdy pudła lokomotyw dla obu zadań będą identyczne, dla obu zadań przeprowadzone będą tylko jednorazowe oględziny. Dostawca z wyprzedzeniem 7 dni kalendarzowych wskaże termin, w którym udostępni pudło do oględzin. Dostawca zobowiązany jest udzielić przedstawicielom Odbiorcy potrzebnych wyjaśnień dotyczących jakości używanych materiałów i wykonywanych prac. Dostawca może nie udzielić wyjaśnień dla zakresu objętego tajemnicą przedsiębiorstwa, uzasadniając na piśmie przyczynę i zakres odmowy takich wyjaśnień. Koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu produkowania lokomotyw, obciążają wyłącznie Odbiorcę.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku przywołana treść także znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pytania 20. Zamawiający informuje, iż oględziny pudła lokomotyw są jego uprawnieniem a nie obowiązkiem, więc w przypadku gdyby się zdarzyło że pudła dla realizacji obydwu Zadań byłyby identyczne, to nie zakłada potrzeby prowadzenia ich podwójnych oględzin.</p>

21.	<p>SPP. CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory Akapit 2</p>	<p>Prosimy o potwierdzenie naszego rozumienia, że udzielanie wyjaśnień dotyczących jakości używanych materiałów i wykonywanych prac mieścić się będzie w zwykłym przyjętym zakresie. Nie będą przeprowadzane dodatkowe badania QM według wymagań Odbiorcy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż w treści Specyfikacji Część IV punkt 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY/Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory wskazał, iż: „Dostawca zobowiązany jest udzielić przedstawicielom Odbiorcy potrzebnych wyjaśnień dotyczących jakości używanych materiałów i wykonywanych prac. Dostawca może nie udzielić wyjaśnień dla zakresu objętego tajemnicą przedsiębiorstwa, uzasadniając na piśmie przyczynę i zakres odmowy takich wyjaśnień.” Zamawiający nie przewiduje w toku czynności odbiorowych dodatkowych badań w tym zakresie.</p>
22.	<p>SPP. CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY. Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory Akapit 2</p>	<p>Prosimy o dokonanie następującej zmiany: Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, o ile jest to niezbędne dla uzyskania w nim homologacji. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe urzędy/instytucje zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego, albo zgodnych z wcześniejszymi wersjami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, normami PN-EN, wymogami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w krajach homologacji lokomotyw, a dla lokomotyw wydano bezterminowe dopuszczenie, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.</p> <p>Powodem wnioskowanej zmiany jest fakt, że lokomotywa Wykonawcy jest produktem należącym do platformy pojazdów, już skonstruowanym i dopuszczonym do eksploatacji. W jego przypadku wymagane są kolejne wersje już posiadanych dopuszczeń.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku przywołana treść także znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pytania 22. Zamawiający wyjaśnia, iż nie widzi potrzeby zmiany, o jaką wnioskuje Oferent, gdyż w użytym przez niego zapisie zawiera się zarówno konieczność zgodności lokomotywy z przepisami jakie obowiązywały na czas wydania homologacji, jak i zgodność z przepisami jakie będą obowiązywać na dzień jej odbioru, gdyby do przyjęcia tych przepisów doszło po dacie podpisania umowy zgodnej z par 16.8 ust. 3 umowy.</p> <p>Zamawiający odniósł się już uprzednio do kwestii zgodności z poprzednimi wersjami TSI odpowiadając w dniu 15.04.2021 na pytanie nr 16. „Zamawiający nie wskazuje konkretnych przepisów TSI a jedynie zaznacza, że lokomotywy winny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Przykładowo, jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania danych przepisów TSI, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów TSI nie wynika, że wymagane jest, aby pojazd spełnił aktualne wymagania w tym zakresie, to lokomotywa jest uznawana za spełniającą przepisy TSI.”</p>

23.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAZENIE. Wymagania ogólne 3.	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wymóg z pkt. „8: Lokomotywy muszą być wyposażone w system radiołączności GSM-R zgodnie z przepisami na dzień dostawy lokomotyw” będzie spełniony, jeżeli pojazd odnośnie systemu radiołączności GSM-R będzie posiadał dopuszczenie wydane na podstawie TSI CCS 2016/919/UE ze zmianą 2019/776.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku przywołana treść także znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pytania 23. Zamawiający nie jest w stanie przewidzieć jakie będą obowiązywały przepisy na dzień odbioru lokomotywy, podobnie jak nie jest też w stanie potwierdzić, że na dzień odbioru lokomotywy obowiązującym dokumentem będzie ten wskazany przez Oferenta.</p>
24.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAZENIE. Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	<p>W przypadku gdy oferowany pojazd jest produktem należącym do platformy pojazdów już skonstruowanych i dopuszczonych do eksploatacji, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm. Dlatego też Wykonawca prosi o następujące uzupełnienie na końcu akapitu: „W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż zgodnie z treścią: Część III 2. Parametry techniczne/Wymagania ogólne Pkt 3: „Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, na które lokomotywy zostały homologowane. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe urzędy/instytucje zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego a dla lokomotyw wydano bezterminowe dopuszczenie, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.”</p> <p>Część III 2. Parametry techniczne/ Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw: „Lokomotywy dostarczone w ramach Zadań winny spełniać wymagania zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z przepisami TSI(...)”</p> <p>Powyższe oznacza, że Zamawiający nie wskazuje konkretnych przepisów a jedynie zaznacza, że lokomotywy winny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Przykładowo jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania danych przepisów, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika, że wymagane jest aby pojazd spełnił aktualne wymagania w tym zakresie, a pojazd zostanie zarejestrowany, to o lokomotywa jest uznawana przez Zamawiającego za spełniającą wymagania warunków dostawy.</p>



<p>25.</p> <p>SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie a)</p>		<p>W przypadku gdy oferowany pojazd jest produktem należącym do platformy pojazdów już skonstruowanych i dopuszczonych do eksploatacji, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm. Dlatego też Wykonawca prosi o następujące uzupełnienie na końcu akapitu: „W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje kolejne zdanie w punkcie „a)”: „W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm, to tak długo jak dokument dopuszczający do eksploatacji na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika bezwzględny obowiązek stosowania aktualnych wersji przepisów, względem przepisów obowiązujących na dzień uzyskania dopuszczenia.”</p>
<p>26.</p> <p>SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie d)</p>		<p>W przypadku gdy oferowany pojazd jest produktem należącym do platformy pojazdów już skonstruowanych i dopuszczonych do eksploatacji, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm. Dlatego też Wykonawca prosi o następujące uzupełnienie na końcu akapitu: „W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje kolejne zdanie w punkcie „d)”: „W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm, to tak długo jak dokument dopuszczający do eksploatacji na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika bezwzględny obowiązek stosowania aktualnych wersji przepisów, względem przepisów obowiązujących na dzień uzyskania dopuszczenia.”</p>

27.	<p>SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE.</p> <p>PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO</p>	<p>W przypadku gdy oferowany pojazd jest produktem należącym do platformy pojazdów już skonstruowanych i dopuszczonych do eksploatacji, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm. Dlatego też Wykonawca prosi o następujące uzupełnienie na końcu akapitu: „W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm (w szczególności wymagania norm TSI oraz wynikające z krajowych Specyfikacji technicznych i dokumentów normatywnych).” Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dodaje następującą treść po pierwszym zdaniu w Części III punkcie 3 PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO „(...)Zamawiający nie wskazuje konkretnych przepisów a jedynie zaznacza, że lokomotywy winny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Przykładowo jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania danych przepisów, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika, że wymagane jest aby pojazd spełnił aktualne wymagania w tym zakresie, a pojazd zostanie zarejestrowany to o lokomotywa jest uznawana przez Zamawiającego za spełniającą wymagania warunków dostawy.”</p>
-----	--	---

28.

SPP. IV.
DOKUMENTY
POTWIERDZAJĄCE
DOPUSZCZENIE
POJAZDU DO
EKSPLOATACJI,
ODBIÓR
TECHNICZNY ORAZ
ODBIÓR W MIEJSCU
DOSTAWY

2. ODBIÓR
TECHNICZNY ORAZ
ODBIÓR W MIEJSCU
DOSTAWY

Odbiór końcowy I.

W przypadku gdy oferowany pojazd jest produktem należącym do platformy pojazdów już skonstruowanych i dopuszczonych do eksploatacji, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm.

Dlatego też Wykonawca prosi o następujące uzupełnienie na końcu akapitu: **„W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm.”**

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje korekty treści drugiego akapitu w Części IV pkt 2 **ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY „Odbiór końcowy”**

„Każda z lokomotyw powinna być wykonana zgodnie z przepisami prawa, zaś przedstawiciel Dostawca w dniu jej odbioru końcowego oświadczy pisemnie w protokole końcowym, iż lokomotywa została wykonana prawidłowo, zgodnie z aktualnymi przepisami prawa, normami obowiązującymi na dzień odbioru i na podstawie przeprowadzonych prób i pomiarów i nadaje się do użytkowania i eksploatacji. Jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania wcześniejszych przepisów, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika, że wymagane jest aby pojazd spełnił aktualne wymagania w tym zakresie, a pojazd zostanie zarejestrowany to Dostawca złoży oświadczenie iż lokomotywa została wykonana prawidłowo, zgodnie z przepisami prawa, normami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia/homologacji, co nie ogranicza możliwości eksploatacji lokomotywy i na podstawie przeprowadzonych prób i pomiarów i nadaje się do użytkowania i eksploatacji.”

Pomimo, że Wykonawca dołożył wszelkich starań, aby zadać wszystkie pytania w wyznaczonych terminach, ale ze względu na bardzo obszerną dokumentację przetargową Zamawiającego, i chęć jak najlepszego przygotowania oferty, Wykonawca chciałby poinformować Zamawiającego, że pytania dotyczące spraw formalnych i dotyczące spraw techniczno-eksploatacyjnych oraz świadczenia usług serwisowo - utrzymaniowych, będzie zadawać również już po wyznaczonych w Specyfikacji terminach. Jednocześnie Wykonawca ma nadzieję, że Zamawiający odpowie na pytania zadane po upływie wyznaczonego terminu, gdyż odpowiedzi na zadane pytania będą konieczne do przygotowania Oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający szanując zdanie Oferenta i doceniając wkład pracy jaką Oferenci wnieśli w toku postępowania zadając pytania w wyznaczonym przez Zamawiającego trybie informuje, iż nie ma obowiązku udzielać odpowiedzi na pytania, jakie zostały złożone po wyznaczonym czasie jaki został wskazany w Specyfikacji.

Zamawiający przypomina iż opublikował komplet dokumentów dotyczących przetargu w dniu 26.02.2021 udzielając w celu zachowania płynności i sprawności procesu przetargowego 6 tygodni na kierowanie pytań przez Oferentów. Na podstawie działań innych Oferentów Zamawiający wnioskuję, iż był to czas wystarczający, aby zadać pytania i skierować wnioski dotyczące postępowania. Tym samym Zamawiający zamyka rundę pytań i informuje, iż nie planuje udzielać odpowiedzi na kolejne pytania zadane po wyznaczonym terminie.

Zamawiający w najbliższym czasie przedstawi ujednocioną treść Specyfikacji i umów na Zadanie pierwsze i Zadanie drugie.

11.

Korekta do pytania nr 11 w części 11 opublikowanej w dniu 16.04.2021.

Pytanie:

Uprzejmie prosimy o umożliwienie dostawy lokomotyw wielosystemowych w pierwszym etapie bez systemu ETCS L1 / L2 DE, ale z systemem PZB / LZB oraz o możliwość aktualizacji funkcjonalności ETCS L1 / L2 DE w drugim etapie, najpóźniej w I kwartale 2024 r.

Odpowiedź

Zamawiający po ponownym przeanalizowaniu pytania dokonał korekt: W części III.2 „Parametry techniczne; Wymagania ogólne” Specyfikacji pkt 7 dodano zdanie drugie:

"Zamawiający dopuszcza sytuację, w której dla lokomotyw dopuszczonych do eksploatacji w Niemczech na dzień odbioru lokomotywa nie będzie posiadała autoryzacji ETCS w tym kraju, a do czasu uzyskania autoryzacji ETCS w Niemczech inne systemy bezpieczeństwa zainstalowane w lokomotywie będą pozwalały na eksploatację lokomotywy do przewozów intermodalnych w Niemczech bez ograniczeń. Przy czym Dostawca zobowiązuje się do udokumentowania tego faktu przedstawiając, nie później niż na dzień odbioru, dokument/dokumenty wydany/-e przez właściwy organ administracji kolejowej. W takim przypadku Dostawca lokomotywy dokona we własnym zakresie i na swój koszt uzyskania autoryzacji ETCS w Niemczech z ETCS poziomu 3.4.0 nie później niż do końca 31.12.2023. Czynności z tym związane Dostawca wykona w toku serwisu prewencyjnego w terminie uzgodnionym z Odbiorcą."

Zamawiający dokonuje zmian w oświadczeniu stanowiącym załącznik nr 1 do Specyfikacji poprzez dodanie punktu d):

d) Dostawca zobowiązuje się, że lokomotywy, jakie dostarczy w ramach umowy zawartej w wyniku przetargu na dzień odbioru lokomotyw będą spełniały wymagania ETCS baseline 3.4.0 z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS. W przypadku, gdyby na dzień odbioru lokomotyw dopuszczonych do eksploatacji na terenie Niemiec, lokomotywa nie będzie posiadała autoryzacji ETCS w tym kraju, Dostawca zobowiązuje się, że inne systemy bezpieczeństwa zainstalowane w lokomotywie do czasu uzyskania autoryzacji ETCS w Niemczech pozwolą na eksploatację lokomotyw do przewozów intermodalnych w Niemczech bez ograniczeń. Przy czym Dostawca zobowiązuje się do udokumentowania tego faktu przedstawiając, nie później niż na dzień odbioru, dokument/dokumenty wydany/-e przez właściwy organ administracji kolejowej.

Zamawiający dokona stosownych korekt treści w tekście ujednoliconym umowy dotyczącej realizacji Zadania 1.



Pytania cz.13 zgłoszone po terminie, opublikowane dnia 27.04.2021

Nr.	Referencja	Treść Pytania
	Uwaga wstępna	<p>Na pytania zadane po upływie wyznaczonego terminu Zamawiający nie jest zobowiązany udzielić odpowiedzi, natomiast może ich udzielić, jeżeli uzna to za celowe, w szczególności, jeśli na takie lub podobne pytanie nie udzielał wcześniej odpowiedzi.</p> <p>Mając na uwadze to, że odpowiedź na niektóre z pytań może przyczynić się do lepszego zrozumienia przez Oferentów treści zmienionej Specyfikacji oraz jej załączników, Zamawiający udziela poniższych wyjaśnień:</p>
1.	Umowa, §12.17 b)	<p>Wykonawca bardzo prosi o wykreślenie z wyliczenia fragmentu „szkody powstałe w lokomotywie będącej przedmiotem dostawy i serwisowania”.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zgadza się na zmianę.</p>
2.	SPP, część IV, 2., miejsce dostawy lokomotyw/-y, ustęp 2 i 3	<p>Wykonawca dziękuję Odbiorcy za przejęcie prac manewrowych podczas dostawy. W celu wyjaśnienia prosimy o potwierdzenie rozumienia, że ryzyko związane ze szkodami i odpowiedzialnością w ramach czynności manewrowych ponosi Odbiorca.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że nie dokonywał korekty zapisów Specyfikacji dotyczących zasad dostawy lokomotywy na miejsce dostawy, zaś na mocy obowiązujących przepisów Zamawiający/Odbiorca ponosi odpowiedzialność za czynności manewrowe przez niego wykonywane.</p> <p>Jednocześnie odnosząc się do spraw związanych z pozostałymi manewrami Zamawiający informuje, iż jego zobowiązanie do zwrotu kosztów manewrów, które będą zrealizowane przez Dostawcę oznacza, że koszty te zostaną przez niego pokryte na podstawie dowodu ich poniesienia (refaktura) w wysokości nie wyższej, niż cena rynkowa.</p>
3.	SPP, część III, Wymagania ogólne, 11a)	<p>Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany polegającej na tym, że tylko aktualizacje związane z bezpieczeństwem muszą być udostępniane przez Dostawcę nieodpłatnie. Pozostałe aktualizacje Odbiorca może zamawiać odpłatnie w ramach zamówień dodatkowych.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany w ostatnim zdaniu zapisu pod literą a), tak aby nie było wątpliwości, że wskazana w nim aktualizacja, odnosi się do oprogramowania niezbędnego do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą, takiego jak np. wymienione oprogramowanie diagnostyczne lub do odczytu danych z rejestratorów, czy też monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż zagadnienie dotyczące odpłatności aktualizacji oprogramowania usprawniającego lub podnoszącego efektywność pracy samej lokomotywy, jest uregulowane w Części II Specyfikacji pkt 2.2 Cena serwisu oraz w §9.6 umowy.</p>



4.	SPP, część III. Wymagania ogólne, 11g)	<p>Wykonawca prosi o wykreślenie słów „pełne uprawnienia”, ponieważ Dostawca nie dokonuje takich czynności. To Odbiorca na własną odpowiedzialność może nadawać uprawnienia swoim pracownikom do wykonywania czynności.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że przez „pełne uprawnienia” należy tu rozumieć nie tyle udzielenie prawnego umocowania, ale techniczne zapewnienie pełnego dostępu, tj. takiego, jakie powinien mieć użytkownik oprogramowania do odczytu danych. Zamawiający w zapisie pod lit. g) po słowach „pełne uprawnienia” dodaje słowo „użytkownika”</p>
5.	Umowa, §8.2, 1)	<p>Wykonawca uwzględniając praktykę rynkową wnosi o skrócenie okresu do 96 miesięcy (8 lat).</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zgadza się na zmianę.</p>
6.	Umowa, §8.6.	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie tego postanowienia jak następuje: „Przez wady i usterki, za które odpowiada gwarancyjnie Dostawca, należy rozumieć nie tylko wady produkcyjne lub wynikające z wadliwego montażu, lecz także wady wynikające z transportu lokomotyw lub ich części do miejsca dostawy, wady wynikające z niezgodności z bezwzględnie obowiązującymi przepisami technicznymi lub innymi bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa.[...]”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że w postanowieniu §8.6 jest mowa o wadach fizycznych wynikających z niezgodności z przepisami technicznymi lub prawnymi, nie zaś o wadach polegających na niezgodności z takimi przepisami, które uniemożliwiają eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem (§8.11). W przypadku ujawnienia wady, bez znaczenia będzie zatem to, jaki charakter miały przepisy, z powodu naruszenia których wynikła wada.</p>
7.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. System kamer/rejestrator jazdy	<p>Pojazd Wykonawcy jest produktem należącym do platformy pojazdów, posiadającym skonstruowany już system kamer.</p> <p>Z tego względu Wykonawca prosi o wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>1) odnośnie rozdzielczości dopuścić alternatywnie 1280x960.</p> <p>2) Odnośnie wymogu dotyczącego rejestrowanych parametrów określić również koordynaty GPS jako opcjonalne, podobnie jak w przypadku parametru „prędkość jazdy”. System Wykonawcy rejestruje parametry "nr lokomotywy", "kabina", "data" i "godzina".</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty zapisu dotyczącego GPS podtrzymując jednocześnie wymagania dotyczące rozdzielczości, które powinna być nie niższ niż wskazana w Specyfikacji.</p>

8.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. System kamer/rejestrator jazdy	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wymóg "w postaci zabezpieczonego dysku twardego lub SSD" będzie spełniony przy zastosowaniu SSD „Industrial Grade” z możliwością obciążenia do 50g.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zabezpieczenie winno być zrealizowane wg standardu dobranego przez Dostawcę. Zamawiający dokonuje uzupełnienia treści Specyfikacji jak poniżej: „Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego wg standardu dobranego przez Dostawcę dysku twardego lub SSD winna być zabezpieczona przed przypadkowym usunięciem, zniszczeniem. Dostęp do nagrań tylko dla osób przeszkolonych i uprawnionych”.</p>
9.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. System kamer/rejestrator jazdy	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wymóg „Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie, itp.) powinny być sygnalizowane w skuteczny sposób, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa” będzie spełniony przy zastosowaniu diody LED na kamerze do obserwacji przedpola jazdy oraz diody LED statusu na urządzeniu do wideorejestracji. LED na kamerze do obserwacji przedpola jazdy, świecąca w przypadku usterki w systemie kamer, może być zakryta zaślepką, jeśli maszynista uzna, że działa ona oślepiająco. Pozostałe LED statusu znajdują się na wideorejestratorze, zainstalowanym w kabinie 2.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na to, aby sygnalizacja miała zostać zapewniona w sposób nieskuteczny, a co za tym idzie nie dający możliwości odbioru sygnalizacji usterki przez maszynistę. Zlokalizowanie sygnalizacji na rejestratorze w jednej z kabin, który to rejestrator prawdopodobnie i tak byłby poza polem obserwacji maszynisty będzie rozwiązaniem nieskutecznym. Zamawiający dokonuje doszczegółowienia wymagań w tym zakresie wprowadzając następującą zmianę w treści Specyfikacji: „Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie itp.) powinna być sygnalizowana na pojeździe sygnałem wizualnym lub dźwiękowym w taki sposób, aby sygnał nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Sygnalizacja wizualna powinna być umiejscowiona w polu widzenia maszynisty prowadzącego lokomotywę. Jeżeli system powiadamiania o awarii jest realizowany z opcją dźwiękową, należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale dopiero po upływie np. 1 minuty od rozpoczęcia sygnalizacji. Opcjonalnie powinna być przesyłana informacja o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Odbiorcą adresata. Jako rozwiązanie opcjonalne w przypadku zastosowania sygnalizacji dźwiękowej awarii zaleca się rozwiązania umożliwiające dezaktywację sygnału akustycznego. Jako rozwiązanie opcjonalne dla dezaktywacji sygnału wizualnego, po odebraniu informacji przez maszynistę, aby uniknąć ewentualnego negatywnego wpływu na maszynistę, dopuszcza się możliwość zastosowania wyłącznika lub elementu przesłaniającego sygnał wizualny”.</p>

10.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne	<p>Kompatybilność wsteczna jest zapewniona zgodnie ze specyfikacjami. Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie jego zdania w następującej kwestii: brak jest jak dotychczas praktycznych doświadczeń z kompatybilnością eksploatacyjną między infrastrukturą kolejową a wyposażeniem pokładowym w wystarczająco szerokim zakresie, ponieważ do tej pory brak jest jeszcze komercyjnych zastosowań w odpowiedniej skali.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż przepisy dotyczące specyfikacji interoperacyjności w tym zakresie są jednoznaczne i wymagają zagwarantowania w ramach systemów pokładowych lokomotywy „kompatybilności wstecznej”.</p>
11.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że nie będzie oferowany i dostarczany pojazd przystosowany do poziomu 3 ETCS, a wyłącznie zdolny do poruszania się na trasach wyposażonych w poziom 1 i 2.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zdefiniował swoje wymagania: „Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, lecz nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0, (...)”, z zastrzeżeniem pozostałych zapisów Specyfikacji w części III.2 „Parametry techniczne; Wymagania ogólne” pkt 7.</p>
12.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. ETCS - obszar eksploatacji	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że za uzyskanie dostępu do infrastruktury odpowiada użytkownik pojazdu, przeprowadzając „Route Compatibility Checks”.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił już odpowiedzi na podobne pytanie w dn 16.04.2021: odpowiedź na pytanie nr 6 w części 11 pytań.</p>



Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że Odbiorca będzie mieć do dyspozycji kategorie ESC, zarejestrowane w ERA-TV w chwili dostawy dla wariantu z odpowiednią wersją oprogramowania. Jeżeli w przyszłości uwalniane będą nowe kategorie ESC (prawdopodobnie z nową wersją oprogramowania), to Odbiorca będzie mógł je zamawiać dodatkowo i odpłatnie albo w formie aktualizacji oprogramowania, albo przez aktualizację konfiguracji jego pojazdu w rejestrze ERA-TV.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż sytuacja przedstawiona w pytaniu została dodatkowo uregulowana w umowie w dodanym punkcie 5 lit. e) w §9.1, który dotyczy „innych usług” wykonywanych za wynagrodzeniem uzgodnionym w dodatkowym porozumieniu stron:

„uzyskania dla lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą ESC, dla której Dostawca lub inni użytkownicy lokomotywy o tej samej konfiguracji (rozwiązaniu technicznym oraz wersji oprogramowania) nie uzyskali jeszcze potwierdzenia zgodności”,

W celu wyraźniejszego odróżnienia podobnych czynności wykonywanych w ramach wynagrodzenia za serwis prewencyjny, Zamawiający w §9.1, punkt 1 lit. b na końcu dodał słowa:

„oraz dodawanie tras, dla których Dostawca uzyskał kompatybilność ETCS lokomotywy z nową trasą ESC, w innych przypadkach niż wskazane w punkcie 5e niżej”.

Niezależnie od powyższego Zamawiający informuje, iż powyższa sytuacja była regulowana w Specyfikacji w Części V pkt 2 Usługi serwisowej/ „Inne usługi“:

„Dostawca w przypadku uzyskania dla danego typu lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą ESC jest zobowiązany do poinformowania o tym fakcie Odbiorcy. W przypadku gdy Odbiorca zgłosi potrzebę dodania tej trasy i dostarczy klucze wymagane do wprowadzenia tej trasy w lokomotywie to Dostawca w ramach czynności serwisowych i wynagrodzenia za te czynności, przy okazji realizacji utrzymania lokomotywy, dokona aktywacji nowej trasy.

Jeżeli Odbiorca jest zainteresowany uzyskaniem dla lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą ESC, dla której Dostawca lub użytkownicy lokomotywy w tej samej konfiguracji (rozwiązanie techniczne oraz wersja oprogramowania) nie uzyskali jeszcze potwierdzenia zgodności, to zgłosi niniejszą potrzebę do Dostawcy. Strony dokonają uzgodnień zasad i warunków realizacji procesu uzyskania potwierdzenia kompatybilności. W przypadku dokonania zamówienia przez Odbiorcę, proces ten zostanie przeprowadzony na ustalonych pomiędzy Stronami warunkach.”

Dodatkowo Zamawiający przytacza niżej zapisy Specyfikacji, w których wskazuje, co należy do obowiązków Dostawcy:

Część II „Miejsce eksploatacji”

„Tym samym lokomotywy powinny posiadać stosowne dokumenty wymagane do ich eksploatacji zgodnie z przepisami obowiązującymi na dzień odbioru lokomotyw. Lokomotywy powinny także posiadać potwierdzoną kompatybilność systemu ETCS lokomotyw z infrastrukturą kolejową ESC w poszczególnych krajach zgodnie z Konfiguracją I lub II dla tras i odcinków infrastruktury, oraz wprowadzony dostęp do tras, dla których producent lokomotywy uzyskał potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu. Zamawiający wymaga dostarczenia takiego wykazu nie później niż do 31.03.2024 dla Konfiguracji I i Konfiguracji II, zgodnie z zapisami w

części III.2 Specyfikacji punkt 7 *Wymagania ogólne*. Zamawiający dostarczy klucze i karty SIM".



14.	SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. ETCS – INNE USŁUGI	<p>Wgrywanie kluczy RBC – jak wynika z doświadczenia Wykonawcy – nie może być wykonywane przy okazji czynności utrzymania. Wymagany jest tu osobny proces, który należy odpowiednio zaplanować, skądinąd przed lub po czynnościach utrzymaniowych. Wykonawca wnosi o dokonanie odpowiedniej zmiany wymogu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje w tym miejscu w Specyfikacji nowe zdanie: "W przypadku, gdy Odbiorca zgłosi potrzebę dodania nowej trasy i dostarczy klucze wymagane do wprowadzenia tej trasy w lokomotywie, to Dostawca w ramach czynności serwisowych i wynagrodzenia za te czynności, przy okazji realizacji utrzymania lokomotywy, dokona aktywacji tej trasy. W przypadku kiedy nie byłoby możliwości wprowadzenia tej trasy w toku czynności serwisowych Strony ustala inne zasady realizacji."</p>
15.	Umowa. §5.4	<p>Wykonawca w celu doprecyzowania prosi o uzupełnienie w §5.4 jak następuje:</p> <p>"[...] Tylko w takim ograniczonym zakresie i na takie potrzeby Odbiorca może przekazane materiały powielać lub udostępniać osobom trzecim, które wykonywają na rzecz Odbiorcy wskazane wyżej czynności i jednocześnie zaciągną zobowiązanie wykorzystywania ich jedynie na potrzeby korzystania z lokomotyw, dokonywania ich konserwacji, utrzymania, naprawy, remontów i _____ modernizacji [...]."</p> <p>Jednocześnie Wykonawca prosi o uzupełnienie, że w przypadku udzielenia sublicencji osobom trzecim, Odbiorca będzie zobowiązany do uzyskania od osób trzecich zobowiązania, że dokumentacja będzie wykorzystywana zgodnie z warunkami udzielonej licencji. Odbiorca będzie zobowiązany niezwłocznie przestać Dostawcy kopię oświadczenia osoby trzeciej.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje jedynie uzupełnienia zapisu §5.4 umowy o nowe zdanie trzecie: „Kopię zobowiązania zaciągniętego przez osoby trzecie (inne niż pracownicy Odbiorcy lub pracownicy podmiotów świadczących usługi na jego rzecz), którym zostały udostępniona dokumentacja techniczna na potrzeby świadczenia usług w oparciu o powyższe materiały, Odbiorca będzie zobowiązany niezwłocznie przestać Dostawcy.”</p>
16.	Umowa. §9.11b)	<p>Wykonawca wnosi o następującą zmianę:</p> <p>„czas zakończenia naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego nie powinien przekraczać 72 godzin od chwili zgłoszenia awarii lub wady uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem, z tym że jeżeli zachodzi konieczność wymiany części, których wymiary przekraczają możliwość przetransportowania przez Dostawcę z zachowaniem czasu zakończenia naprawy (nie dotyczy to transportu części „krytycznych”) lub części podlegające wymianie są trudnodostępne, a Dostawca nie był zobowiązany do ich stałego magazynowania (jako części „krytycznych”), to czas zakończenia naprawy zostanie obustronnie uzgodniony, lecz nie będzie on przekraczać 14 dni roboczych od zgłoszenia awarii i udostępnienia części w warsztacie.”</p> <p>Wykonawca pragnie podkreślić, że konieczne jest, aby czas ten rozpoczynał się od momentu udostępnienia w warsztacie, gdyż tylko wtedy możliwe jest rozpoczęcie usuwania awarii lub wady oraz że zaproponowane przez Wykonawcę terminy są rozsądne, biorąc pod uwagę standardy rynkowe. Ponadto współczynnik gotowości i tak stanowi dla wykonawcy dodatkową motywację do maksymalnego skracania czasu niesprawności.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający ostatecznie dokonuje korekty z 48 na 60 godzin. W konsekwencji powyższego Zamawiający dokona korekty Specyfikacji i w §9.11b i §9.13 umów na każde z Zadań.</p>

17.	Umowa, §9 nowy ustęp	<p>Wykonawca wnosi o wprowadzenie nowego ustępu, wyjaśniającego, że czynności, które muszą być wykonywane przez Odbiorcę jako ECM w ramach serwisu, nie będą zaliczane do czasów reakcji i napraw, ani do współczynnika gotowości.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił już odpowiedzi przy okazji pytania nr 9 w cz. 4 pytań z dnia 12.04.2021 dotyczącego tego zakresu.</p> <p>Zgodnie z umową Dostawca powinien przystąpić do naprawy niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia awarii. Zgłoszenie winno być traktowane jako równorzędne ze spełnieniem wymagania w zakresie obowiązków ECM dotyczącego zlecenia naprawy.</p>
18.	Umowa, §8.2.2)	<p>Wykonawca uwzględniając praktykę rynkową wnosi o skrócenie okresu do 72 miesięcy (6 lat) oraz o odpowiednią zmianę w SPP.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zgadza się na zmianę.</p>
19.	SPP, IV, 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, 5.V	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że musi dostarczyć programy diagnostyczne i użytkowe tylko dla zainstalowanego oprogramowania i sprzętu, wymagającego specjalnego oprogramowania do odczytu danych. Dla systemów, z których dane mogą być na przykład odczytywane przez przeglądarkę, oprogramowanie nie będzie dostarczane.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku przywołana treść znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pyt. 19. Zamawiający wskazuje, że zgodnie z (przywołanym w pytaniu nr 3) punktem 11 a) Dostawca ma zapewnić „oprogramowanie niezbędne do monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki lokomotyw oraz ich podzespołów”. Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli Oferent udostępni rozwiązania i zapewni w ten sposób dostęp do danych wymaganych przez Zamawiającego poprzez przeglądarkę, która umożliwi normalną pracę serwisantów, tj. taką jak w przypadku zwyczajowo przyjętego oprogramowania, to będzie to traktowane jako rozwiązanie równoważne.</p>

20.	SPP, IV, 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, 2.	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że wymóg będzie spełniony po dostarczeniu APM w Conformity to Type zgodnie z artykułem 25 ustęp 1 dyrektywy (UE) 2016/797 lub zgodnie z artykułem 14 ustęp 1 litera e) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odsyła Oferenta do Części IV 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, Punkt 2 oraz opis dokumentu dopuszczającego do eksploatacji zawarty „Definicjach” zawarte w Specyfikacji określają ten dokument: „2. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego Dokument zdefiniowany na str. 11 Specyfikacji dla danego numeru lokomotywy – dokument zgodny z TSI. Zezwolenie należy dostarczyć w jednym egzemplarzu dla każdej z lokomotyw, najpóźniej na pięć Dni roboczych przed planowanym terminem odbioru technicznego. Na wezwanie Odbiorcy Dostawca powinien umożliwić mu wcześniej zapoznanie się z kopią uzyskanego zezwolenia dla typu pojazdu. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw będą stanowiły inaczej, to Dostawca jest zobowiązany dostarczyć Zamawiającemu dokument uprawniający do użytkowania lokomotyw na terenie państw wskazanych odpowiednio w Konfiguracji I oraz w Konfiguracji II, zgodny z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami. W przypadku gdyby oryginał dokumentu był wydany w innym języku niż polski, Dostawca winien przekazać także tłumaczenie na język polski.”</p> <p>Definicja na str. 11 Specyfikacji: „dokument dopuszczający do eksploatacji – dokument formalny wydawany przez właściwy organ, który to dokument spełnia obowiązujące przepisy prawa na dzień odbioru lokomotywy, np. zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych (Vehicle Authorisation for Placing On the Market). Dokument ten ma zezwalać na prowadzenie eksploatacji pojazdu bezpośrednio po odbiorze w miejscu dostawy na sieciach kolejowych krajów wynikających odpowiednio z Konfiguracji I oraz Konfiguracji II odpowiednio dla poszczególnych zadań.”</p>
21.	Umowa, §16.8.3	<p>Wykonawca bardzo prosi o wykreślenie ostatniego zdania: "Dostawca żądający poprzez zmianę umowy podwyższenia ceny, może powołać się tylko na takie zmiany wymagań technicznych, o których przy dołożeniu należytej staranności nie mógł wiedzieć, że zostaną przyjęte po złożeniu przez niego oferty do aukcji w trybie określonym w Załączniku nr 1 (Specyfikacja):"</p> <p>Powodem prośby jest fakt, że takie sformułowanie nie jest zgodne z zasadą równowagi między stronami umowy, a ponadto pozostawia duże pole do interpretacji, o jakiego rodzaju zmianie Wykonawca powinien być wiedzieć. Tym samym również oferty poszczególnych wykonawców nie będą porównywalne.</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 27 udzieloną w dn. 14.04.21 wskazane zdanie zostało już usunięte.</p>

22.	Umowa, §16.3	<p>Wykonawca wnosi o wykreślenie zdania: „W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy.”</p> <p>Takie postanowienie jest absolutnie nietypowe i nie jest zgodne z zasadą równowagi między stronami.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że taki zapis w umowie ma na celu właśnie wyrównanie pozycji stron, a to z uwagi na znaczną przewagę wiedzy technicznej, jaką dysponuje Dostawca w stosunku do Odbiorcy. Jednocześnie Zamawiający uzupełnia końcową treść przywołanego zdania drugiego z §16.3 w następujący sposób: „W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy, o ile nie ogranicza to możliwości eksploatacji tej lokomotywy we wszystkich krajach wymaganych zgodnie z umową oraz rejestracji lokomotywy.”</p>
23.	Umowa, §15.6	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o następującą zmianę: "[...] Niezależnie od określenia jako „poufne”, żadna ze stron bez uzyskania wcześniejszej pisemnej zgody drugiej strony nie jest uprawniona do powiadamiania osób trzecich o informacjach udostępnionych jej przez drugą stronę, w innym celu niż należyte wykonywanie praw i obowiązków wynikających z umowy. Pracowników lub osoby trzecie, które współpracują z jedną ze stron przy realizacji przedmiotowego zamówienia i mają dostęp do tych informacji, należy odpowiednio poinstruować a dostęp do informacji ograniczyć do tych pracowników lub osób trzecich, którym są one potrzebne w ramach czynności przez nich wykonywanych [...].”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uwzględnia wniosek jedynie w części dotyczącej dodania słów „lub osób trzecich”.</p>
24.	Umowa, §16.1	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o następującą zmianę: "[...] Strona nie powinna odmówić bezpodstawnie zgody na dokonanie cesji lub ustanowienie obciążenia, jeżeli cesja lub obciążenie mają być dokonane na rzecz banku lub innej podmiotu finansowego albo na podmiot powiązany kapitałowo ze stroną.”</p> <p>Alternatywnie Wykonawca prosi o doprecyzowanie, jakiego rodzaju przedsiębiorstwa ma na myśli Odbiorca jako „inne podmioty finansowe”.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że przez „podmioty finansowe” w §16.1 rozumieć należy podmioty sektora finansowego wskazane w ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o zasadach pozyskiwania informacji o niekaralności osób ubiegających się o zatrudnienie i osób zatrudnionych w podmiotach sektora finansowego, a także instytucje zaangażowane w finansowanie zakupu lokomotyw, zgodnie z §16.2.</p>



25.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne 11. a)	<p>Wykonawca wnosi o następującą zmianę:</p> <p>a) oprogramowanie w języku polskim albo niemieckim lub angielskim, niezbędne do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą (np. odczyt danych z rejestratora, itp.), w tym także oprogramowanie do odczytu i obróbki danych generowanych przez systemy lokomotywy, oprogramowanie niezbędne do monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki lokomotyw oraz ich podzespołów (preferowane w języku polskim) wraz z niezbędnym oprzyrządowaniem umożliwiającym podłączenie urządzeń diagnostycznych, tj. komputera zawierającego powyższe oprogramowanie.</p> <p>Oprogramowanie Wykonawcy przeznaczone do odczytu i obróbki danych dostępne jest tylko w języku niemieckim lub angielskim.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje kolejne zdanie po fragmencie jaki został zacytowany w pytaniu: „Dopusza się aby w przypadku braku oprogramowania w języku polskim Dostawca dostarczył angielską wersję językową oprogramowania do odczytu i obróbki danych, przy czym instrukcja do tego oprogramowania winna być przetłumaczona przez Dostawcę na język polski.”</p>
26.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne 11. f)	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odnośne dokumenty pochodzące od poddostawców mogą pozostać w językach ich oryginałów, - w przypadku obowiązkowej dokumentacji chodzi o podręcznik maszynisty i podręcznik utrzymania technicznego. Dokumenty specyficzne dla ECM, takie jak wykazy narzędzi, wymagania warsztatowe, listy kontrolne nie są tu zawarte. - świadczenia Wykonawcy w ramach gwarancji, zlecane przez ECM, będą realizowane zgodnie z procesami Wykonawcy i protokolowane zgodnie z wymogami Wykonawcy. <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na niniejsze zmiany, gdyż jako ECM będzie ponosił odpowiedzialność za zarządzanie utrzymaniem i koordynowanie oraz nadzór nad poszczególnymi funkcjami. Jak również w ramach funkcji rozwoju utrzymania, winien mieć możliwość kształtowania dokumentacji utrzymaniowej lokomotywy w oparciu o dokumentację projektową pojazdu oraz doświadczenia z jego eksploatacji. Tym samym Odbiorca winien posiadać szerszą wiedzę niż ta ograniczona do podręcznika maszynisty i podręcznika utrzymania.</p>
27.	Umowa, §16.8.4	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że w przypadkach zmian w umowie spowodowanych zmianami w Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020, a powodujących dodatkowe koszty po stronie Dostawcy, te koszty będą opłacane przez Odbiorcę.</p> <p>Odpowiedź: Przywołane w pytaniu Wytyczne nie nakazują dokonywania zmian w umowach. Przeciwnie, postanowienie §16.8 pkt 4 stanowi jedynie formę odesłania do regulacji, które mogą ograniczać zakres zmian, jakie strony mogą wprowadzić do umowy bez sankcji w formie utraty dofinansowania zakupu przez instytucje wskazane w §16.2.</p>

28.	SPP, część V, 2. USŁUGI SERWISOWE. wskaźnik gotowości G	<p>Wykonawca prosi o zmianę pod literami a) i c) w taki sposób, żeby czas od dnia dostawy do dnia 31 grudnia lub czas od 01 stycznia do chwili przekazania lokomotywy na P4 był obliczany osobno, jeśli okres ten wyniesie powyżej 3 miesięcy. W przypadku krótszych okresów wskaźnik gotowości G nie będzie obliczany.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, że aktualnie wskaźnik G będzie liczony dla całej floty więc nie widzi uzasadnienia dla proponowanych zmian.</p>
29.	Umowa, §5.4	<p>Wykonawca dziękuje Zamawiającemu za potwierdzenie jego rozumienia. Konsekwentnie jednak Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie w umowie i w SPP pojęć „modernizacja” i „remont”, w przeciwnym razie wystąpi sprzeczność między odpowiedzią a wskazanym celem wykorzystywania materiałów.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, że nie ma sprzeczności pomiędzy odpowiedzią na pytanie nr 12 w dn. 30.03.2021 a materiałami przetargowymi. Zamawiający nie wymaga bowiem od Dostawcy opracowania dokumentacji dla realizacji powyższych czynności, a jedynie dokumentacji bazowej, w oparciu o którą można opracować dokumentację modernizacji lub modyfikacji.</p>
30.	SPP, Część IV, 1. 1. v.	<p>Prosimy o wykreślenie tego punktu w całości. Nasze WTWiO nie zawierają takiego programu.</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający dokonuje korekty wykazu pozycji od i-v dotyczących WTWiO zgodnie z przepisami (Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami); niniejsze pozycje są obowiązkowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Określenie przedmiotu warunków. ii. Zakres stosowania. iii. Wykaz stosowanych określeń, jeśli nie są one zawarte w odpowiednich normach krajowych. iv. Wymagania techniczne, których dotrzymanie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości w procesie przygotowania produkcji, w produkcji i eksploatacji. v. Program, opis i ocenę wyników badań.
31.	SPP, Część IV, 1. 3 - Protokoły badań NDT dla osi zestawu kołowych,	<p>Czy Zamawiający może potwierdzić, że jako badania NDT rozumie badania nieniszczące i najlepiej tylko UT?</p> <p>Odpowiedź:</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, że to Dostawca w oparciu o obowiązujące przepisy ma opracować program badań nieniszczących, które mają zostać wykonane. Tym samym to, jakie badania i czy będą to badania pojedyncze lub zespół badań (i czy będą ultradźwiękowe) określa Dostawca, w zależności od odpowiedzialności i klasy konstrukcji podlegającej odbiorowi.</p>



32.	SPP, Część IV, 1. 3 - wykaz Konfiguracji pojazdu z numerami części u Dostawcy oraz u producenta.	<p>Czy Zamawiający zgodzi się, aby wykaz konfiguracji pojazdu zawierał numer części u Dostawcy, a nie zawierał numeru części u producenta?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający oczekuje, aby zgodnie ze standardami rynkowymi Dostawca podał numer części wg numeracji własnej (jako producenta lokomotywy) i numeracji dostawcy części / elementów. W ocenie Zamawiającego jest to typowe rozwiązanie.</p>
33.	SPP, Część IV, 1. 3 - Certyfikat spawalniczy dla Dostawcy,	<p>Wykonawca może dostarczyć kopię Certyfikatu spawalniczego dla Dostawcy. Czy Zamawiający wyraża na to zgodę?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wymaga od Dostawców uwierzytelnionej kopii Certyfikatu spawalniczego. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że certyfikat spawalniczy nie zwalnia Dostawcy z obowiązków z nadzoru kontroli w zakresie kontroli spoin spawalniczych. Sam Certyfikat potwierdza tylko, że spawanie jest realizowane zgodnie z procesem opracowanym w oparciu o przepisy, nie jest zaś potwierdzeniem, że dana lokomotywa została w tym zakresie prawidłowo wykonana.</p>
34.	SPP, Część IV, 1. 3 - Kopie innych uprawnień w zakresie spawania, wraz z tłumaczeniem tych dokumentów na język polski .	<p>Czy Zamawiający wyraża zgodę na przedłożenie wraz z dokumentem, w oryginalnym języku, jego formatki tłumaczonej w j. polskim ?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z tymi zapisami Dostawca, o ile posiada, to winien dostarczyć „Kopie innych uprawnień w zakresie spawania, wraz z tłumaczeniem tych dokumentów na język polski”.</p>
35.	SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracja I i/lub II.	<p>Dokumentacja Systemu Utrzymania dostarczana przez Oferenta ma ustaloną formę i treść i nie może podlegać zmianom. Za taką dokumentację Wykonawca ponosi odpowiedzialność i na podstawie takiej dokumentacji Oferent przygotował ofertę w zakresie utrzymania. Zamawiający, jako ECM, ma prawo do zmiany przedstawionej DSU, ale ponosi wyłączną odpowiedzialność za skutki tych zmian. Oferent zastrzega sobie, że w przypadku zmiany DSU przez Zamawiającego mogą ulec zmianie ceny usług serwisowych.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że jego prawo zgłoszenia uwag do DSU ograniczone jest tylko do uzasadnionych przypadków, a ich ewentualne uwzględnienie przez Dostawcę będzie podlegać analizie stron. Jeżeli zmiany w DSU będą wynikały z poprawy błędów lub doprowadzenia DSU do zgodności z przepisami na dzień odbioru lokomotywy, to nie może mieć to wpływu na cenę usług serwisowych.</p>
36.	SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracja I i/lub II.	<p>Wykonawca nie może dostarczyć rysunków w formatach systemu CAD ani w innych, umożliwiających przetwarzanie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że wspomniany w Specyfikacji format CAD jest wymagany tylko w przypadku, gdyby Dostawca nie zapewnił rysunków w innych formatach o wystarczającej szczegółowości.</p>



<p>37.</p> <p>SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracją I i/lub II.</p>		<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie całego zdania: "Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko rysunków we wskazanych formatach wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania niezbędnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika i pełnienia obowiązków ECM." Wykonawca nie może zgodzić się na powyższe.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje następującej korekty przytoczonego zapisu:</p> <p>„Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko czytelnych rysunków wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania niezbędnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika i pełnienia obowiązków ECM”</p>
<p>38.</p> <p>SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracją I i/lub II. li. ostatni tiret</p>		<p>Instrukcja diagnozowania i usuwania typowych usterek znajduje się w Dokumentacji Techniczno – Ruchowej. Wykonawca nie widzi konieczności załączania tej instrukcji do DSU. W DSU znajdują się opisy czynności przeglądowych, opisy czynności naprawczych oraz instrukcje montażu i demontażu podzespołów. Czy Zamawiający zaakceptuje zastąpienie w DSU Instrukcji diagnozowania i usuwania typowych usterek tymi opisami czynności i instrukcjami montażu i demontażu podzespołów?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wcześniej w toku odpowiedzi na pytanie 29 w części 6 przeniósł „Instrukcję diagnozowania i usuwania typowych usterek” do DTR. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż w oparciu o aktualne przepisy (Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami) dokonuje aktualizacji nazw w wykazie pozycji, jakie powinna zawierać DTR.</p>
<p>39.</p> <p>SPP, Część IV, 1. 5. Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR). Akapit pierwszy</p>		<p>Wykonawca nie może dostarczyć rysunków w formatach w systemie CAD, jedynie w formacie pdf. Czy Zamawiający to zaakceptuje?</p> <p>Odpowiedź: Analogicznie jak w odpowiedzi na pytanie 36 wyżej, Zamawiający wyjaśnia, że format CAD jest wymagany tylko w przypadku, gdyby Dostawca nie zapewnił rysunków w innych formatach o wystarczającej szczegółowości.</p>
<p>40.</p> <p>SPP, Część IV, 1. 5. Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR). Akapit pierwszy, ostatnie zdanie przed dwukropkiem.</p>		<p>DTR jest dokumentem opracowanym i obowiązującym. W związku z tym czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie wymaganych dokumentów, a nie ujętych w DTR, jako odrębne opracowania ?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, iż zakres wymagań dotyczących zawartości DTR jest uregulowany przepisami (Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami). Nic nie stoi na przeszkodzie, aby Dostawca przekazał dodatkowe dokumenty ponad te, które są wymagane obowiązującymi przepisami.</p>
<p>41.</p> <p>SPP, Część IV, 1. 5. viii.</p>		<p>W DTR zapewnianym przez Oferenta nie ma opisu metod i wykazu parametrów sprawdzania technicznego i zestawienia parametrów. Te elementy znajdują się w DSU. Czy Zamawiający zaakceptuje taki stan rzeczy?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż zgodnie z Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami, „Opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów”, winien znajdować się w DTR.</p>

42.	SPP, Część IV, 1. 6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu. - rysunki lokomotywy	Czy Zamawiający potwierdza rozumienie Oferenta, że jako rysunki lokomotywy należy przyjąć jej rzuty boczny, od czoła i od góry, wykonane w skali umożliwiającej zmieszczenie rysunków na arkuszu formatu A3? Odpowiedź: Jeśli chodzi o rysunki lokomotywy, to Zamawiający potwierdza, że wystarczą jej rzuty: boczny, od czoła i od góry, w formacie A3.
43.	SPP, Część IV, 1. 6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu. - rysunki ostoi	Rysunek konstrukcyjny ostoi stanowi „know-how” Wykonawcy i nie może być przekazany Zamawiającemu. Czy Zamawiający uzna, że ten wymóg specyfikacji zostanie spełniony, jeżeli Wykonawca prześle rysunki ostojnicy i pudła, znajdujące się w protokołach pomiarowych, będących załącznikami do WTWiO? Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż w/w rysunki mogą być przekazane jako załączniki do WTWiO, o ile w oparciu o te rysunki Zamawiający będzie miał możliwość realizacji funkcji rozwoju utrzymania zgodnie z II-funkcją ECM.
44.	SPP, Część IV, 1. 6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu. - rysunek zestawu kołowego	Rysunek konstrukcyjny zestawu kołowego stanowi „know-how” Wykonawcy i nie może być przekazany Zamawiającemu. Czy Zamawiający uzna, że ten wymóg specyfikacji zostanie spełniony, jeżeli Wykonawca prześle rysunki zestawu kołowego, znajdujące się w protokołach pomiarowych, będących załącznikami do WTWiO? Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż w/w rysunki mogą być przekazane jako załączniki do WTWiO, o ile w oparciu o te rysunki Zamawiający będzie miał możliwość realizacji funkcji rozwoju utrzymania zgodnie z II-funkcją ECM.
45.	SPP, Część IV, 1. 8. Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu.	Czy Zamawiający w ramach tego wymagania oczekuje dostarczenia wyłączenia dokumentów wydanych przez TDT i obejmujących: - kartę ewidencji badań, - protokół z badania - decyzję zezwalającą na użytkowanie które wydawane są przez TDT w oryginale (w jednym egzemplarzu) bez dodatkowych odpisów. Czy Zamawiający może potwierdzić powyższe wymaganie ? Odpowiedź: Zamawiający oczekuje dostarczenia zarówno paszportów rewizyjnych jak i wskazanych w pytaniu dokumentów wydawanych przez TDT, co zostało zawarte w pkt. 8 obecnej treści Specyfikacji: „Należy dostarczyć dwa egzemplarze oryginalne w wersji papierowej wraz z każdą lokomotywą danej Konfiguracji, najpóźniej w dniu odbioru końcowego. Wraz z paszportami rewizyjnymi wymagane jest dostarczenie oryginałów następujących dokumentów: Protokołów, Decyzji TDT i ewidencja urządzeń w wersji papierowej”. Zamawiający dokonuje następującego doprecyzowania i rozwinięcia ostatniego zdania: „Wraz z paszportami rewizyjnymi wymagane jest dostarczenie oryginałów następujących dokumentów: Protokołów z badań zbiorników, Decyzji TDT zezwalającej na eksploatację i karty ewidencji badań technicznych. Każdy z powyższych dokumentów winien być dostarczony w wersji papierowej.”

46.	SPP, Część IV, 1. 8. Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu.	<p>Rejestracja i uzyskanie decyzji zezwalającej na użytkowanie urządzeń podlegających dozorowi przez TDT przez Wykonawcę wymaga otrzymania stosownego pełnomocnictwa ze strony Zamawiającego. Czy Zamawiający potwierdza że takie pełnomocnictwa zostaną udzielone?</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z §15.4 umowy: „Na wezwanie Dostawcy Odbiorca niezwłocznie udzieli mu odpowiednich pełnomocnictw i upoważnień potrzebnych do zarejestrowania lokomotyw i ich podzespołów (np. zbiorników powietrza) objętych odbiorem na firmę Odbiorcy, o treści uzgodnionej przez Dostawcę. (...)”.</p> <p>Także zgodnie ze Specyfikacją: „Zamawiający będzie współpracował z Dostawcą przy realizacji jego obowiązków, w szczególności udzieli mu wymaganych pełnomocnictw(...)”.</p>
47.	SPP, Część IV, 1. 9. Deklaracja zgodności z typem dla wyprodukowanego pojazdu.	<p>Wykonawca wnioskuje o zmianę sformułowania w zdaniu drugim: "na dzień odbioru końcowego przez Odbiorcę" na: "na dzień podpisania Umowy dostawy."</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie widzi potrzeby otrzymania „Deklaracji zgodności z typem” przed odbiorem końcowym i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.</p>
48.	SPP, Część IV, 1. 12	<p>Czy Zamawiający uzna, że warunek ten został spełniony, jeżeli Dostawca przedstawi zgodę PKP PLK S.A. na kursowanie oferowanych lokomotyw po liniach kategorii C3 i wyższych o naciskach osiowych 196 kN?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że przedłożenie obowiązującego na dzień odbioru dokumentu przedstawiającego zgodę PKP PLK S.A. w powyższym zakresie będzie wystarczające dla eksploatacji lokomotywy w Polsce. Niniejsze nie zwalnia Dostawcy z wywiązania się z obowiązku względem infrastruktury DB Netz, zgodnie z punktem 12.</p>
49.	SPP, Część IV, 2 Czynności planowane podczas odbioru technicznego Pierwszy tiret	<p>Wykonawca wnioskuje o całkowite wykreślenie drugiego i trzeciego zdania z punktu czyli: "Na potrzeby odbioru technicznego dopuszczalne jest udostępnienie wersji źródłowej dokumentacji (wykonanej na stanowisku pomiarowym) w celu dokonania weryfikacji. W przypadku jeżeli dokumentacja byłaby wykonana w innym języku, to jej tłumaczenie na język polski winno być dostarczone przez Dostawcę najpóźniej w dniu odbioru końcowego."</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zgadza się na zmianę.</p>
50.	SPP, Część IV, 2 Czynności planowane podczas odbioru technicznego Ostatni tiret	<p>Wykonawca wnioskuje o wykreślenie tego punktu. Koncepcja ochrony przeciwpożarowej będzie przekazana zgodnie z zapisem części IV.1 Specyfikacji</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odsyła Oferenta do odpowiedzi jaka została udzielona w cz 8 pytań i odpowiedzi w dn. 16.04.21 w związku z pytaniem nr 7. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż po dokonanych zmianach treści Specyfikacji punkt regulujący sprawę dokumentacji dotyczącej ochrony przeciwpożarowej nosi obecnie numer 23</p>

51. Umowa, §12.17 a)		<p>Wykonawca wnioskuję o zmianę w podpunkcie a) z: "z tytułu zapłaty należnej Odbiorcy ceny lub wynagrodzenia, zwrotu Odbiorcy zaliczek oraz odsetek za opóźnienie z zapłatą świadczeń pieniężnych;" na: "z tytułu zapłaty należnej Dostawcy ceny lub wynagrodzenia zwrotu Odbiorcy zaliczek oraz odsetek za opóźnienie z zapłatą świadczeń pieniężnych;"</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z wnioskiem Zamawiający zastępuje użyte po słowie „należnej” słowo „Odbiorcy” słowem „Dostawcy”.</p>
52. Umowa, §4.8		<p>Wykonawca prosi uprzejmie o usunięcie zapisu: "oraz wezwania do wypłaty zaliczki". Oświadczenie o planowanym terminie oraz faktura <i>pro forma</i> powinny w zupełności wystarczyć.</p> <p>Odpowiedź: W celu uniknięcia wątpliwości co do znaczenia przesłania faktury <i>pro forma</i>, Zamawiający także w odniesieniu do lokomotywy objętej Opcją dodatkową, podtrzymuje wymaganie, aby wypłata zaliczki była poprzedzona wyraźnym wezwaniem do jej wypłaty.</p>
53. Umowa, §4.8		<p>Wykonawca prosi uprzejmie o zmianę zapisu z: "od dnia skorzystania z opcji przez Odbiorcę" na: „od dnia otrzymania przez Dostawcę oświadczenia Odbiorcy o skorzystaniu z prawa Opcji Dodatkowej”</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z art. 61 Kodeksu cywilnego, <i>oświadczenie woli które ma być złożone drugiej osobie, jest złożone z chwilą, gdy doszło do niej w taki sposób, że mogła zapoznać się z jego treścią.</i> W związku z powyższym oba wskazane w pytaniu sformułowania są tożsame i nie ma potrzeby dokonywania wnioskowanej zmiany.</p>
54. Umowa, §4.9		<p>"Oryginały faktur należy przesłać pocztą na wskazany na wstępie umowy adres siedziby firmy PCC Intermodal S.A. w Gdyni, przy jednoczesnym przesłaniu skanu faktury w formie pliku PDF na e-mail: dariusz.jablonski@pcc.eu." - Wykonawca prosi tutaj uprzejmie o możliwość dokonywana tylko jednej z czynności wysyłki: mailem lub pocztą.</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z odpowiedzią opublikowaną w cz.3 (09.04.2021) na pytanie nr 22, wymaganie otrzymania oryginału faktury wiąże się z potrzebą dokumentowania przez Zamawiającego wydatków ze środków pochodzących z instytucji współfinansujących zakup lokomotyw. Z kolei możliwość otrzymania skanu tych faktur w drodze e-maila pozwoli na przygotowanie tych płatności, co jest wskazane w szczególności z uwagi na wysokość wymaganych sum i zaangażowanie środków zewnętrznych.</p>
55. Umowa, §4.17 - Zdanie drugie		<p>Wykonawca prosi uprzejmie o wykreślenie całego zdania z tego punktu. Kwestie zmiany prawa w takim przypadku definiuje ustawa, a nie umowa.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie o §4.17 udzielono w cz. 5 pytań (14.04.2021) pytanie nr 4. Zamawiający dodatkowo wyjaśnia, że postanowienie §4.17 zgodnie z jego treścią nie zastępuje, a jedynie odsyła do ewentualnych podatkowych rozwiązań ustawowych, wskazując na ich możliwe konsekwencje. Informacyjny charakter §4.17 nie jest wystarczającym powodem jego usunięcia z umowy.</p>

56. Umowa, §7.4		<p>Wykonawca prosi uprzejmie o usunięcie zapisów dotyczących prośmy z Umowy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił odpowiedzi dotyczącej promesy gwarancji bankowej w cz. 3 (09.04.2021), pytanie nr 3. Zamawiający dodatkowo wyjaśnia, że postanowienie §7.4 adresowane jest do Dostawcy, który jako Oferent przedstawił promesę gwarancji dobrego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw. Usunięcie tego zapisu z umowy musiałoby się wiązać z pozbawieniem Oferentów - przewidzianej w Specyfikacji - możliwości przedstawienia promesy zamiast gwarancji.</p>
57. Umowa, §7.7		<p>Wykonawca zwraca się do Zamawiającego ze stanowczą prośbą o całkowite wykreślenie paragrafu 7.7 z Umowy. Takie rozwiązanie nie jest w żadnym wypadku ogólnie przyjętym rynkowym standardem, na który Wykonawca mógłby się zgodzić.</p> <p>Odpowiedź: Pytanie odnośnie §7.7 zostało już zadane, a Zamawiający udzielił odpowiedzi w części 3 pytań (pytanie nr 25) opublikowanych w dniu 09.04.2021 oraz w odpowiedzi na pytanie 43 (część 6 z dnia 15.04.2021). Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że postanowienie §7.7 dotyczy zabezpieczenia należytego wykonywania usług serwisowych zaciągniętego na okres co najmniej do pierwszej naprawy P4. W przypadku umów o świadczenie ciągle, a w szczególności wieloletnie, zobowiązanie do uzupełnienia wykorzystanego zabezpieczenia, jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym. Pozwala ono obniżyć wysokość takiego zabezpieczenia do rozsądnej wysokości, ograniczając jednocześnie ryzyko beneficjenta polegające na wyczerpaniu sumy gwarancji.</p>
58. Umowa, §12.5 i §12.6		<p>Kary umowne z paragrafów 12.5 i 12.6 dublują się. Wykonawca nie zgadza się z podwójną penalizacją i prosi o usunięcie lub odpowiednią zmianę zapisów.</p> <p>Odpowiedź na w/w pytanie została udzielona na pytanie nr 17 w części 3 (09.04.2021). Zamawiający ponownie wyjaśnia, że kary umowne z §12.6 umowy obciążają Odbiorcę, w związku z czym nie mogą dublować się z karami umownymi z §12.5, które obciążają Dostawcę. Nie ma zatem powodu do usuwania lub zmiany tych zapisów umowy.</p>



Pytania cz.14 zgłoszone po terminie, opublikowane dnia 27.04.2021		
Nr.	Referencja	Treść Pytania
1.	Umowa, §8.2.3)	<p>Wykonawca prosi o obniżenie gwarancji w zakresie: „trwałość oraz brak wad w zestawach kołowych: osi, przekładni, kół zębatach oraz łożysk osiowych”, opierając się na standardzie rynkowym, do 60 miesięcy / 750 000 km na trasach zgodnych z UIC oraz o odpowiednie zmiany w Umowie i SPP.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zgadza się na powyższą zmianę.</p>
2.	Umowa §8.9. oraz SPP, część V, 1. GWARANCJA, WADY SYSTEMOWE	<p>Wykonawca wnosi o zmianę w sposób wyjaśniający, że wadą muszą być obarczone wszystkie lokomotywy Odbiorcy, wyprodukowane w oparciu o te same projekty, materiały itd.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje odpowiedź udzieloną na pytanie nr 46 z części 6 (15.04.2021), tj. „wady tego samego rodzaju, która mogła powstać z tej samej przyczyny (...) występującej w co najmniej trzech lokomotywach Odbiorcy, zbudowanych w oparciu o te same projekty, materiały itp.”</p>
3.	SPP, III, 2.1 a)	<p>Wykonawca bardzo prosi o zmianę odnośnych wskaźników, ponieważ zaproponowane parametry nie odzwierciedlają kosztów produkcji oferowanych lokomotyw. W tej sytuacji Wykonawca musiałby przystać na niepoliczalne ryzyko, co nie jest zgodne z wytycznymi jego przedsiębiorstwa. Wykonawca proponuje zastosowanie poniższych wskaźników:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odnośnie zmian cen materiałów --> Eurostat's total output price index for manufacture of machinery and equipment n.e.c (code C28), unadjusted annual data, 2015=100, area: 19 Euro countries - odnośnie zmian kosztów robocizny --> Eurostat's labour cost index for manufacturing, labour cost for LCI (compensation of employees plus tax minus subsidies), nominal value annual data, 2012=100, area: 19 Euro countries <p>W ten sposób zastosowane byłyby wartości europejskie, co zapewniłoby równowagę między oferentami.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający informuje, iż częściowo przychylił się do propozycji zmian. Zmiany dotyczące zasad indeksacji oraz ostatecznie przyjętych wskaźników zostaną wprowadzone w ujednoliconej wersji Specyfikacji w części II, Punkt 2.1a), a także w zakresie zmian skorygowano również zasady indeksacji cen, o których mowa w punktach 2.2 i 2.3 części II Specyfikacji.</p>



<p>4.</p> <p>Umowa, §16.8.3</p>		<p>Wykonawca prosi o zmianę w §16.8 jak następuje: „(...)” 3) jeżeli konieczność wprowadzenia zmian jest skutkiem zmiany powszechnie obowiązujących, przepisów prawa przyjętych po dacie podpisania umowy przepisów prawa /ustaw, norm, standardów, zasad wiedzy technicznej, infrastruktury, orzecznictwa oraz urzędowych wymagań/obowiązków oraz zmian praktyki administracyjnej związanej z wydawaniem dopuszczeń lub wymagań technicznych lub produkcyjnych, czy też wymagań dotyczących warunków uzgodnionych w niniejszej umowie, lub wydania po tej dacie decyzji lub innych aktów organów administracji publicznej lub wyspecjalizowanych organów wykonujących zadania administracji publicznej (m.in. Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych), jak i innych organów i podmiotów wykonujących zadania publiczne z mocy prawa lub zawartych z organami administracji publicznej porozumień, o ile zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa lub treść decyzji lub innych aktów ww. organów i podmiotów skutkują koniecznością wprowadzenia takich zmian w budowie lokomotywy lub jej obowiązkowego wyposażenia, od których uzależnione jest dopuszczenie do użytkowania lokomotywy danej konfiguracji na terytorium odpowiednio Polski i/lub Niemiec lub innych państw wskazanych w ofercie do aukcji albo wpływających na procesy produkcyjne albo warunki niniejszej umowy, Dostawca żądający poprzez zmianę umowy podwyższenia ceny, może powołać się tylko na takie zmiany wymagań technicznych, o których przy dołożeniu należytej staranności nie mógł wiedzieć, że zostaną przyjęte po złożeniu przez niego oferty do aukcji w trybie określonym w Załączniku nr 1 (Specyfikacja).”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 27 część 5 (14.04.2021) dokonał już wcześniej usunięcia całego ostatniego zdania w §16.8 pkt 3. Natomiast uwzględnienie zawartej w pytaniu propozycji uzupełnienia §16.8 pkt 3, nie jest możliwe. Oznaczałoby bowiem, że umowa może być zmieniona ilokroć strony dopatrzą się w jej treści takiej potrzeby. Byłoby to zgodne z zasadą autonomi woli stron umowy, ale sprzeczne z celem §16.8, którym jest ograniczenie swobody stron w możliwości zmiany treści umowy.</p>
<p>5.</p> <p>Umowa, §16.8.2</p>		<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o następującą zmianę: "2) na niekorzyść Odbiorcy tylko w przypadku wystąpienia siły wyższej lub podobnego zdarzenia (tj. przypadku, za który Dostawca nie odpowiada ani na zasadzie winy, ani na zasadzie ryzyka), a które uniemożliwia wykonanie lub terminowe wykonanie umowy;"</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie widzi uzasadnienia dla wprowadzenia wnioskowanej zmiany, polegającej na zastąpieniu słowa „należyte” słowem „terminowe”. Pojęcie „terminowe” mieści się w kategorii „należyte”, zatem proponowana zmiana prowadzi do ograniczenia okoliczności uzasadniających możliwość dokonania zmiany umowy.</p>



6.	<p>SPP część IV, DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, 25.</p>	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o usunięcie wymogu przekazania certyfikatów ochrony przeciwpożarowej. W świadectwie dopuszczenia wydanym zgodnie z TSI LOC&PAS oraz SRT weryfikacja certyfikatów ochrony przeciwpożarowej jest już zawarta. Wprawdzie przekazanie dokumentacji w wymaganym zakresie jest generalnie możliwe, jednak związane z tym koszty, w szczególności tłumaczeń na język polski, miałyby znaczący wpływ na cenę lokomotywy.</p> <p>Ponadto w związku z wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego Wykonawca prosi o wyjaśnienie, czy faktycznie chodzi o część 5 normy PN EN 45545-5, ponieważ ta część zawiera opis wymagań elektrycznych a nie w zakresie certyfikatów materiałowych. Czy może chodzi tu o normę EN 45545-2?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający odsyła Oferenta do odpowiedzi, jaka została udzielona w części 8 z dnia 16.04.21 w związku z pytaniem nr 7. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż po dokonanych zmianach treści Specyfikacji punkt regulujący sprawę dokumentacji dotyczącej ochrony przeciwpożarowej nosi obecnie numer 23.</p>
	<p>Korekta odpowiedzi na pytanie 2 część 7 (16.04.2021) dotyczące referencji</p>	<p>Zamawiający uzupełnił treść punktu 12 Specyfikacji (część I pkt 1.1 „Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert”) o następujący zapis, który został wprowadzony w ostatnim akapicie w trzecim zdaniu od końca:</p> <p>„W przypadku, gdy Oferent jest członkiem grupy kapitałowej, w skład której wchodzi podmiot świadczący czynności serwisowe dla lokomotyw, dopuszczalne jest przedstawienie referencji wystawionych na podmiot serwisujący, które zostaną Oferentowi udostępnione przez ten podmiot, o ile fakt udostępnienia zostanie potwierdzony pisemnie przez podmiot świadczący czynności serwisowe dla lokomotyw, zaś fakt istnienia powiązań kapitałowych zostanie wykazany przez Oferenta odpowiednimi dokumentami rejestrowymi oraz oświadczeniami”.</p>
	<p>Korekta odpowiedzi na pytanie 26 część 3 (09.04.2021) dotycząca zmiany §11.4 pkt 3 umowy na Zadanie drugie</p>	<p>Zamawiający informuje, iż po ponownym przeanalizowaniu pytań-wniosek o zmianą zapisów w §11.4 pkt 3, dokonuje zmiany w §11.4 umowy na Zadanie drugie, zgodnie z którą odstąpienie od umowy na podstawie pkt 3 może nastąpić nie przed upływem 12, ale nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia zawarcia umowy.</p>

<p>Korekta II do pytania nr 11 w części 11 opublikowanej w dniu 16.04.2021.</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>Zamawiający informuje, iż ostateczna treść punktu 7 w części III.2 „Parametry techniczne; Wymagania ogólne” przyjmuje następującą postać:</p> <p>„Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, lecz nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS: poziomu wynikającego z przepisów aktualnych na dzień dostawy lokomotyw; na dzień publikacji niniejszej Specyfikacji zgodnych z Wykazem Specyfikacji obowiązkowych zawartych w Rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 lub innych przepisów jeżeli wydano dopuszczenie, o ile nie ogranicza to w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji, a dostarczona lokomotywa jest wyposażona w urządzenia pokładowe w wersji nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0.”</p> <p>Zamawiający informuje, że dokonuje uzupełnienia treści Specyfikacji w części II pkt 2.2 kropka piąta (dotyczy obowiązków Dostawcy):</p> <ul style="list-style-type: none"> • „będzie wykonywał wszelkie czynności związane z utrzymaniem systemów dla wszystkich krajów, do których lokomotywa posiada dopuszczenia zgodnie z zapisem z punktu Specyfikacji: „Dopuszczenie do eksploatacji i systemy bezpieczeństwa. Dostawca lokomotywy w ramach wynagrodzenia za serwis (Cs) dokona we własnym zakresie uzyskania autoryzacji ETCS do poziomu ETCS baseline 3.4.0 dla wszystkich lokomotyw dla Zadania pierwszego oraz/lub dla Zadania drugiego nie później niż do końca 31.03.2024. Czynności z tym związane Dostawca wykona w terminie uzgodnionym z Odbiorcą. Dostawca w w/w terminie przekaze Odbiorcy wykaz tras obsługiwanych przez ETCS, dla których lokomotywa ma potwierdzoną kompatybilność ESC z infrastrukturą kolejową w poszczególnych krajach zgodnie z odpowiednią Konfiguracją I lub II dla tras i odcinków infrastruktury, dla których producent lokomotywy uzyskał potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu”. <p>Zamawiający dokonuje korekty treści punktu 14 Specyfikacji w części IV.1:</p> <p>„Dokument potwierdzający, iż w danej lokomotywie zostało zabudowane urządzenie ETCS poziomu nie niższego niż ETCS baseline 3.4.0, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS, Dokument ten zostanie przekazany Odbiorcy podczas odbioru technicznego.</p> <p>Zamawiający przywraca poprzednie brzmienie załącznik nr 1 do Specyfikacji, tj. bez punktu d).</p> <p>Zamawiający dokona stosownych korekt treści §9.1 i §12.8 w tekście ujednoliconym umów dotyczących realizacji Zadania pierwszego i Zadania drugiego.</p>
---	---



	<p>UWAGA OGÓLNA 1</p>	<p>Zamawiający informuje, iż w toku opracowywania tekstu ujednoczonego Specyfikacji oraz umowy na Zadanie pierwsze i umowy na Zadanie drugie, dokonał korekt tekstów będących wynikiem udzielonych odpowiedzi, o których na bieżąco informował Oferentów. Zamawiający dokonał także kilku poprawek będących konsekwencją wnioskowanych przez Oferentów zmian oraz dostrzeżonych pomyłek. W celu ułatwienia Oferentom prześledzenia wszystkie z wymienionych wyżej zmian, Zamawiający publikuje wersje porównawcze Specyfikacji i umów, w których dokonane zostały zmiany w stosunku do wersji opublikowanej 26.02.2021.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający dokona publikacji ostatecznej treści ujednoczonych wersji powyższych dokumentów oraz wszystkich załączników, które powinny być używane przez Oferentów jako obowiązujące w postępowaniu przetargowym.</p>
	<p>UWAGA OGÓLNA 2 Zmiana terminów</p>	<p>W celu umożliwienia Oferentom przeanalizowania opublikowanych w dniu 27.04.2021 odpowiedzi na pytania, w tym na pytania, które wpłynęły po terminie oraz pozostałych dokumentów Zamawiający wydłuża terminy podane w postępowaniu.</p> <p>Poniżej aktualnie obowiązujące terminy w przetargu:</p> <p>Termin składania ofert do aukcji na dzień 14.05.2021 do godz. 15:00. Wniesienie wadium do przetargu na dzień 25.05.2021. Aukcja elektroniczna w dniu 27.05.2021 o godzinie 12:00 Zadanie 1; o godzinie 13:00 Zadanie 2. Złożenie oferty po aukcji w dniu 10.06.2021 do godziny 15:00. Termin związania ofertą 60 dni od dnia aukcji, tj. do 26.07.2021.</p> <p>Zamawiający informuje, iż dokonuje aktualizacji Specyfikacji w zakresie powyżej wskazanych terminów.</p>



